

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1978 Nr. 188

A. TITEL

*Protocol van 1978 bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming
van verontreiniging door schepen, 1973, met Bijlage;
Londen, 17 februari 1978*

B. TEKST ¹⁾**Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973**

The Parties to the present Protocol,

Recognizing the significant contribution which can be made by the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, to the protection of the marine environment from pollution from ships,

Recognizing also the need to improve further the prevention and control of marine pollution from ships, particularly oil tankers,

Recognizing further the need for implementing the Regulations for the Prevention of Pollution by Oil contained in Annex I of that Convention as early and as widely as possible,

Acknowledging however the need to defer the application of Annex II of that Convention until certain technical problems have been satisfactorily resolved,

Considering that these objectives may best be achieved by the conclusion of a Protocol relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973,

Have agreed as follows:

Article I*General Obligations*

1. The Parties to the present Protocol undertake to give effect to the provisions of:

(a) the present Protocol and the Annex hereto which shall constitute an integral part of the present Protocol; and

(b) the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as "the Convention"), subject to the modifications and additions set out in the present Protocol.

2. The provisions of the Convention and the present Protocol shall be read and interpreted together as one single instrument.

¹⁾ De Russische en de Spaanse tekst zijn niet afgedrukt.

**Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973
pour la prévention de la pollution par les navires**

Les Parties au présent Protocole,

Reconnaissant que la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires peut contribuer de manière appréciable à la protection du milieu marin contre la pollution par les navires,

Reconnaissant également la nécessité d'améliorer encore la prévention de la pollution des mers par les navires, notamment par les pétroliers, ainsi que la lutte contre cette pollution,

Reconnaissant en outre la nécessité de mettre en oeuvre les règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures qui figurent à l'Annexe I de cette convention aussi rapidement et de manière aussi étendue que possible,

Considérant toutefois qu'il est nécessaire d'ajourner l'application de l'Annexe II de cette convention jusqu'au moment où certains problèmes d'ordre technique auront été résolus de façon satisfaisante,

Estimant, que le meilleur moyen de réaliser ces objectifs est de conclure un Protocole relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires,

Sont convenues de ce qui suit:

Article premier

Obligations générales

1. Les Parties au présent Protocole s'engagent à donner effet aux dispositions:

a) du présent Protocole et de son Annexe, qui fait partie intégrante du présent Protocole; et

b) de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (ci-après dénommée „la Convention”), sous réserve des modifications et adjonctions énoncées dans le présent Protocole.

2. La Convention et le présent Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument.

3. Every reference to the present Protocol constitutes at the same time a reference to the Annex hereto.

Article II

Implementation of Annex II of the Convention

1. Notwithstanding the provisions of Article 14(1) of the Convention, the Parties to the present Protocol agree that they shall not be bound by the provisions of Annex II of the Convention for a period of three years from the date of entry into force of the present Protocol or for such longer period as may be decided by a two-thirds majority of the Parties to the present Protocol in the Marine Environment Protection Committee (hereinafter referred to as "the Committee") of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (hereinafter referred to as "the Organization").

2. During the period specified in paragraph 1 of this Article, the Parties to the present Protocol shall not be under any obligations nor entitled to claim any privileges under the Convention in respect of matters relating to Annex II of the Convention and all reference to Parties in the Convention shall not include the Parties to the present Protocol in so far as matters relating to that Annex are concerned.

Article III

Communication of Information

The text of Article 11(1) (b) of the Convention is replaced by the following:

"a list of nominated surveyors or recognized organizations which are authorized to act on their behalf in the administration of matters relating to the design, construction, equipment and operation of ships carrying harmful substances in accordance with the provisions of the Regulations for circulation to the Parties for information of their officers. The Administration shall therefore notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to nominated surveyors or recognized organizations."

Article IV

Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession

1. The present Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 June 1978 to 31 May 1979 and

3. Toute référence au présent Protocole constitue en même temps une référence à son Annexe.

Article II

Mise en oeuvre de l'Annexe II de la Convention

1. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1) de l'article 14 de la Convention, les Parties au présent Protocole conviennent qu'elles ne seront pas liées par les dispositions de l'Annexe II de la Convention pendant une période de trois années à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole ou pendant une période plus longue qui serait décidée à la majorité des deux tiers des Parties au présent Protocole présentes et votantes au sein du Comité de la protection du milieu marin (ci-après dénommé „le Comité”) de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (ci-après dénommée „l'Organisation”).

2. Au cours de la période stipulée au paragraphe 1 du présent article, les Parties au présent Protocole ne sont ni astreintes ni habilitées à se prévaloir de privilèges au titre de la Convention en ce qui concerne des questions liées à l'Annexe II de la Convention et toute référence faite aux Parties dans la Convention n'inclut pas les Parties au présent Protocole lorsqu'il s'agit de questions visées par ladite annexe.

Article III

Communication de renseignements

Remplacer le texte de l'alinéa b) du paragraphe 1) de l'article 11 de la Convention par le suivant:

b) la liste des inspecteurs désignés ou des organismes reconnus qui sont autorisés à agir pour leur compte dans l'application des mesures concernant la conception, la construction, l'armement et l'exploitation des navires transportant des substances nuisibles conformément aux dispositions des règles, en vue de sa diffusion aux Parties qui la porteront à la connaissance de leurs fonctionnaires. L'Autorité doit donc notifier à l'Organisation les responsabilités spécifiques confiées aux inspecteurs désignés ou aux organismes reconnus et les conditions de l'autorité qui leur a été déléguée;

Article IV

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. Le présent Protocole est ouvert à la signature, au siège de l'Organisation, du 1er juin 1978 au 31 mai 1979 et reste ensuite

shall thereafter remain open for accession. States may become Parties to the present Protocol by:

- (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
- (b) signature, subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
- (c) accession.

2. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.

Article V

Entry into Force

1. The present Protocol shall enter into force twelve months after the date on which not less than fifteen States, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping, have become Parties to it in accordance with Article IV of the present Protocol.

2. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the date on which the present Protocol enters into force shall take effect three months after the date of deposit.

3. After the date on which an amendment to the present Protocol is deemed to have been accepted in accordance with Article 16 of the Convention, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the present Protocol as amended.

Article VI

Amendments

The procedures set out in Article 16 of the Convention in respect of amendments to the Articles, an Annex and an Appendix to an Annex of the Convention shall apply respectively to amendments to the Articles, the Annex and an Appendix to the Annex of the present Protocol.

Article VII

Denunciation

1. The present Protocol may be denounced by any Party to the present Protocol at any time after the expiry of five years from the date on which the Protocol enters into force for that Party.

ouvert à l'adhésion. Les Etats peuvent devenir Parties au présent Protocole par:

- a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou
- b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou
- c) adhésion.

2. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

Article V

Entrée en vigueur

1. Le présent Protocole entre en vigueur douze mois après la date à laquelle au moins quinze Etats dont les flottes marchandes représentent au total au moins cinquante pour cent du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce sont devenus Parties à ce protocole conformément aux dispositions de son article IV.

2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date d'entrée en vigueur du présent Protocole prend effet trois mois après la date du dépôt.

3. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date à laquelle un amendement au présent Protocole est réputé avoir été accepté conformément aux dispositions de l'article 16 de la Convention s'applique au Protocole dans sa forme modifiée.

Article VI

Amendements

Les procédures définies à l'article 16 de la Convention pour les amendements aux articles, à une Annexe et à un appendice à une Annexe de la Convention s'appliquent respectivement aux amendements aux articles, à l'Annexe et à un appendice à l'Annexe du présent Protocole.

Article VII

Dénonciation

1. Le présent Protocole peut être dénoncé par l'une quelconque des Parties au présent Protocole à tout moment après l'expiration d'une période de cinq ans à compter de la date à laquelle le présent Protocole entre en vigueur à l'égard de cette Partie.

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument of denunciation with the Secretary-General of the Organization.

3. A denunciation shall take effect twelve months after receipt of the notification by the Secretary-General of the Organization or after the expiry of any other longer period which may be indicated in the notification.

Article VIII

Depositary

1. The present Protocol shall be deposited with the Secretary-General of the Organization (hereinafter referred to as "the Depositary").

2. The Depositary shall:

(a) inform all States which have signed the present Protocol or acceded thereto of:

- (i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;
- (ii) the date of entry into force of the present Protocol;
- (iii) the deposit of any instrument of denunciation of the present Protocol together with the date on which it was received and the date on which the denunciation takes effect;
- (iv) any decision made in accordance with Article II(1) of the present Protocol;

(b) transmit certified true copies of the present Protocol to all States which have signed the present Protocol or acceded thereto.

3. As soon as the present Protocol enters into force, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Depositary to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article IX

Languages

The present Protocol is established in a single original in the English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic. Official translations in the Arabic, German, Italian and Japanese languages shall be prepared and deposited with the signed original.

2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument de dénonciation auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

3. La dénonciation prend effet douze mois après la date à laquelle le Secrétaire général de l'Organisation en a reçu notification, ou à l'expiration de tout autre délai plus long spécifié dans la notification.

Article VIII

Dépositaire

1. Le présent Protocole est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation (ci-après dénommé „le Dépositaire”).

2. Le Dépositaire:

a) informe tous les Etats qui ont signé le présent Protocole ou qui y adhèrent:

i) de toute signature nouvelle ou de tout dépôt d'instrument nouveau de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et de la date de cette signature ou de ce dépôt;

ii) de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole;

iii) de tout dépôt d'instrument dénonçant le présent Protocole, de la date à laquelle cet instrument a été reçu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet;

iv) de toute décision prise en application du paragraphe 1 de l'article II du présent Protocole;

b) transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole à tous les Etats signataires de ce protocole et à tous les Etats qui y adhèrent.

3. Dès l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Dépositaire en transmet une copie certifiée conforme au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

Article IX

Langues

Le présent Protocole est établi en un seul exemplaire original en langues anglaise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi. Il en est fait des traductions officielles en langues allemande, arabe, italienne et japonaise qui sont déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Protocol.

DONE at London this seventeenth day of February one thousand nine hundred and seventy-eight.

Het Protocol is in overeenstemming met artikel IV ondertekend voor:

de Verenigde Staten van Amerika ¹⁾	27 juni 1978
het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland ¹⁾	24 augustus 1978
Polen ¹⁾	16 oktober 1978
Liberia ¹⁾	24 oktober 1978
de Bondsrepubliek Duitsland ¹⁾	16 november 1978
het Koninkrijk der Nederlanden ²⁾	17 november 1978

¹⁾ Onder voorbehoud van bekrachtiging.

²⁾ Onder voorbehoud van goedkeuring.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont apposé leur signature au présent Protocole.

FAIT à Londres ce dix-sept février mil neuf cent soixante-dix-huit.

Annex**MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973****Annex I****Regulations for the Prevention of Pollution by Oil**

Regulation 1

Definitions

Paragraphs (1) to (7) – No change

The existing text of paragraph (8) is replaced by the following:

(8) (a) “Major conversion” means a conversion of an existing ship:

- (i) which substantially alters the dimensions or carrying capacity of the ship; or
- (ii) which changes the type of the ship; or
- (iii) the intent of which in the opinion of the Administration is substantially to prolong its life; or
- (iv) which otherwise so alters the ship that, if it were a new ship, it would become subject to relevant provisions of the present Protocol not applicable to it as an existing ship.

(b) Notwithstanding the provisions of sub-paragraph (a) of this paragraph, conversion of an existing oil tanker of 20,000 tons deadweight and above to meet the requirements of Regulation 13 of this Annex shall not be deemed to constitute a major conversion for the purposes of this Annex.

Paragraphs (9) to (22) – No change

The existing text of paragraph (23) is replaced by the following:

(23) “Lightweight” means the displacement of a ship in metric tons without cargo, fuel, lubricating oil, ballast water, fresh water and feed water in tanks, consumable stores, and passengers and crew and their effects.

Paragraphs (24) and (25) – No change

The following paragraphs are added to the existing text:

(26) Notwithstanding the provisions of paragraph (6) of this

Annexe**MODIFICATIONS ET ADJONCTIONS A LA CONVENTION
INTERNATIONALE DE 1973 POUR LA PREVENTION
DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES****Annexe I****Règles relatives à la prévention de la pollution
par les hydrocarbures****Règle 1***Définitions*

Paragraphes 1) à 7) – Pas de changement.

Remplacer le texte du paragraphe 8) par le suivant:

8) a) „Transformation importante” désigne une transformation d’un navire existant:

- i) qui modifie considérablement les dimensions ou la capacité de transport du navire; ou
- ii) qui change le type du navire; ou
- iii) qui vise, de l’avis de l’Autorité, à en prolonger considérablement la vie; ou
- iv) qui entraîne par ailleurs des modifications telles que le navire, s’il s’agissait d’un navire neuf, serait soumis aux dispositions pertinentes du présent Protocole qui ne lui sont pas applicables en tant que navire existant.

b) Nonobstant les dispositions de l’alinéa a) du présent paragraphe, la transformation d’un pétrolier existant d’un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes pour répondre aux prescriptions de la règle 13 de la présente Annexe ne doit pas être considérée comme une transformation importante aux fins de la présente Annexe.

Paragraphes 9) à 22) – Pas de changement.

Remplacer le texte du paragraphe 23) par le suivant:

23) „Poids lège” désigne le déplacement d’un navire en tonnes métriques à l’exclusion de la cargaison, du combustible liquide, de l’huile de graissage, de l’eau de ballast, de l’eau douce et de l’eau d’alimentation des chaudières dans les caisses, des provisions de bord ainsi que des passagers, de l’équipage et de leurs effets.

Paragraphes 24) et 25) – Pas de changement.

Ajouter les nouveaux paragraphes suivants au texte actuel:

26) Nonobstant les dispositions du paragraphe 6) de la présente

Regulation, for the purposes of Regulations 13, 13B, 13E and 18(5) of this Annex, "new oil tanker" means an oil tanker:

- (a) for which the building contract is placed after 1 June 1979; or
- (b) in the absence of a building contract, the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction after 1 January 1980; or
- (c) the delivery of which is after 1 June 1982; or
- (d) which has undergone a major conversion:
 - (i) for which the contract is placed after 1 June 1979; or
 - (ii) in the absence of a contract, the construction work of which is begun after 1 January 1980; or
 - (iii) which is completed after 1 June 1982,

except that, for oil tankers of 70,000 tons deadweight and above, the definition in paragraph (6) of this Regulation shall apply for the purposes of Regulation 13 (1) of this Annex.

(27) Notwithstanding the provisions of paragraph (7) of this Regulation, for the purposes of Regulations 13, 13A, 13B, 13C, 13D and 18(6) of this Annex, "existing oil tanker" means an oil tanker which is not a new oil tanker as defined in paragraph (26) of this Regulation.

(28) "Crude oil" means any liquid hydrocarbon mixture occurring naturally in the earth whether or not treated to render it suitable for transportation and includes:

- (a) crude oil from which certain distillate fractions may have been removed; and
- (b) crude oil to which certain distillate fractions may have been added.

(29) "Crude oil tanker" means an oil tanker engaged in the trade of carrying crude oil.

(30) "Product carrier" means an oil tanker engaged in the trade of carrying oil other than crude oil.

Regulations 2 and 3 – No change

Regulation 4

The existing text of Regulation 4 is replaced by the following:

Surveys and Inspections

- (1) Every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above, and

règle, aux fins des règles 13, 13B et 13E et du paragraphe 5) de la règle 18 de la présente Annexe, „pétrolier neuf” désigne un pétrolier:

- a) dont le contrat de construction est passé après le 1er juin 1979; ou
- b) en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent après le 1er janvier 1980; ou
- c) dont la livraison s'effectue après le 1er juin 1982; ou
- d) qui a subi une transformation importante:
 - i) dont le contrat est passé après le 1er juin 1979; ou
 - ii) en l'absence de tout contrat, dont les travaux ont commencé après le 1er janvier 1980; ou
 - iii) qui est achevée après le 1er juin 1982.

Toutefois, aux fins du paragraphe 1) de la règle 13 de la présente Annexe, la définition énoncée au paragraphe 6) de la présente règle s'applique aux pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 70 000 tonnes.

27) Nonobstant les dispositions du paragraphe 7) de la présente règle, aux fins des règles 13, 13A, 13B, 13C et 13D et du paragraphe 6) de la règle 18 de la présente Annexe, „pétrolier existant” désigne un pétrolier qui n'est pas un pétrolier neuf tel que défini au paragraphe 26) de la présente règle.

28) „Pétrole brut” désigne tout mélange liquide d'hydrocarbures se trouvant à l'état naturel dans la terre, qu'il soit ou non traité en vue de son transport, et comprend:

- a) le pétrole brut dont certaines fractions distillées ont pu être extraites; et
- b) le pétrole brut auquel certaines fractions distillées ont pu être ajoutées.

29) „Transporteur de pétrole brut” désigne un pétrolier affecté au transport de pétrole brut.

30) „Transporteur de produits” désigne un pétrolier affecté au transport d'hydrocarbures autres que du pétrole brut.

Règles 2 et 3 – Pas de changement

Règle 4

Remplacer le texte de la règle 4 par le suivant:

Visites et inspections

- 1) Tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150

every other ship of 400 tons gross tonnage and above shall be subject to the surveys specified below:

(a) An initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under Regulation 5 of this Annex is issued for the first time, which shall include a complete survey of its structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material in so far as the ship is covered by this Annex. This survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex.

(b) Periodical surveys at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, which shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the requirements of this Annex.

(c) A minimum of one intermediate survey during the period of validity of the Certificate which shall be such as to ensure that the equipment and associated pump and piping systems, including oil discharge monitoring and control systems, crude oil washing systems, oily-water separating equipment and oil filtering systems, fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. In cases where only one such intermediate survey is carried out in any one Certificate validity period, it shall be held not before six months prior to, nor later than six months after the half-way date of the Certificate's period of validity. Such intermediate surveys shall be endorsed on the Certificate issued under Regulation 5 of this Annex.

(2) The administration shall establish appropriate measures for ships which are not subject to the provisions of paragraph (1) of this Regulation in order to ensure that the applicable provisions of this Annex are complied with.

(3) (a) Surveys of ships as regards the enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it.

(b) The Administration shall institute arrangements for unscheduled inspections to be carried out during the period of validity of the Certificate. Such inspections shall ensure that the ship and its equipment remain in all respects satisfactory for the service for which the ship is intended. These inspections may be carried out by their own

tonneaux, ainsi que tout autre navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux, est soumis aux visites indiquées ci-après:

a) Avant sa mise en service ou avant que le Certificat prescrit par la règle 5 de la présente Annexe ne lui soit délivré pour la première fois, une visite initiale qui comprend une visite complète de sa structure, de son équipement, de ses systèmes, de ses installations, de ses aménagements et de ses matériaux dans la mesure où le navire est soumis aux dispositions de la présente Annexe. Cette visite permet de vérifier que la structure, l'équipement, les systèmes, les installations, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux dispositions pertinentes de la présente Annexe.

b) Des visites périodiques à intervalles spécifiés par l'Autorité, mais ne dépassant pas cinq ans, qui permettent de vérifier que la structure, l'équipement, les systèmes, les installations, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux dispositions pertinentes de la présente Annexe.

c) Une visite intermédiaire au minimum pendant la période de validité du Certificat. Cette visite permet de vérifier que le matériel et les systèmes de pompage et de tuyautages, et notamment les dispositifs de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures, les systèmes de lavage au pétrole brut, les séparateurs d'eau et d'hydrocarbures et les systèmes de filtrage des hydrocarbures, sont en tous points conformes aux dispositions pertinentes de la présente Annexe et en bon état de marche. Dans les cas où une seule visite intermédiaire est effectuée pendant une période de validité quelconque du Certificat, elle ne doit avoir lieu ni avant les six mois qui précèdent ni après les six mois qui suivent la date à laquelle le Certificat parvient à la moitié de sa période de validité. Ces visites intermédiaires sont portées sur le Certificat délivré en vertu de la règle 5 de la présente Annexe.

2) En ce qui concerne les navires qui ne sont pas soumis aux dispositions du paragraphe 1) de la présente règle, l'Autorité détermine les mesures à prendre pour que soient respectées les dispositions applicables de la présente Annexe.

3) a) Les visites de navires, en ce qui concerne l'application des dispositions de la présente Annexe, sont effectuées par des fonctionnaires de l'Autorité; toutefois, l'Autorité peut confier les visites, soit à des inspecteurs nommés à cet effet, soit à des organismes reconnus par elle.

b) L'Autorité prend les mesures nécessaires pour que des inspections inopinées soient effectuées pendant la période de validité du Certificat. Ces inspections permettent de vérifier que le navire et son équipement restent à tous égards satisfaisants pour le service auquel le navire est destiné. Ces inspections peuvent être effectuées

inspection services, or by nominated surveyors or by recognized organizations, or by other Parties upon request of the Administration. Where the Administration, under the provisions of paragraph (1) of this Regulation, establishes mandatory annual surveys, the above unscheduled inspections shall not be obligatory.

(c) An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys and inspections as set forth in subparagraphs (a) and (b) of this paragraph, shall as a minimum empower any nominated surveyor or recognized organization to:

- (i) require repairs to a ship; and
- (ii) carry out surveys and inspections if requested by the appropriate authorities of a Port State.

The Administration shall notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to the nominated surveyors or recognized organizations, for circulation to Parties to the present Protocol for the information of their officers.

(d) When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the Certificate or is such that the ship is not fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment, such surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken the Certificate should be withdrawn and the Administration shall be notified immediately; and if the ship is in a port of another Party, the appropriate authorities of the Port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or recognized organization has notified the appropriate authorities of the Port State, the Government of the Port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this Regulation. When applicable, the Government of the Port State concerned shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea or leave the port for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard available without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

(e) In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey and inspection and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

(4) (a) The condition of the ship and its equipment shall be maintained to conform with the provisions of the present Protocol

par ses propres services d'inspection, par des inspecteurs désignés, par des organismes reconnus ou par d'autres Parties sur la demande de l'Autorité. Lorsque l'Autorité, en vertu des dispositions du paragraphe 1) de la présente règle, institue des visites annuelles obligatoires, les inspections inopinées susvisées ne sont pas obligatoires.

c) Toute Autorité désignant des inspecteurs ou des organismes reconnus pour effectuer des visites et des inspections comme prévu aux alinéas a) et b) du présent paragraphe doit au moins habiliter tout inspecteur désigné ou organisme reconnu à :

- i) exiger qu'un navire subisse des réparations, et
- ii) effectuer des visites et des inspections si les autorités compétentes de l'Etat du port le lui demandent.

L'Autorité notifie à l'Organisation les responsabilités spécifiques confiées aux inspecteurs désignés ou aux organismes reconnus et les conditions de l'autorité qui leur a été déléguée afin qu'elle les diffuse aux Parties au présent Protocole pour l'information de leurs fonctionnaires.

d) Lorsqu'un inspecteur désigné ou un organisme reconnu détermine que l'état du navire ou de son armement ne correspond pas en substance aux indications du Certificat ou est tel que le navire ne peut pas prendre la mer sans danger excessif pour le milieu marin, l'inspecteur ou l'organisme doit immédiatement veiller à ce que des mesures correctives soient prises et doit en informer l'Autorité en temps utile. Si ces mesures correctives ne sont pas prises, le Certificat devrait être retiré et l'Autorité doit être informée immédiatement; si le navire se trouve dans un port d'une autre Partie, les autorités compétentes de l'Etat du port doivent aussi être informées immédiatement. Lorsqu'un fonctionnaire de l'Autorité, un inspecteur désigné ou un organisme reconnu a informé les autorités compétentes de l'Etat du port, le Gouvernement de l'Etat du port intéressé doit apporter au fonctionnaire, à l'inspecteur ou à l'organisme en question toute l'assistance nécessaire pour lui permettre de s'acquitter de ses obligations en vertu de la présente règle. Le cas échéant, le Gouvernement de l'Etat du port intéressé doit prendre les mesures nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il puisse prendre la mer ou quitter le port pour se rendre au chantier de réparation approprié le plus proche qui soit disponible, sans danger excessif pour le milieu marin.

e) Dans tous les cas, l'Autorité intéressée doit se porter pleinement garante de l'exécution complète et de l'efficacité de la visite et de l'inspection et doit s'engager à prendre les mesures nécessaires pour satisfaire à cette obligation.

4) a) Le navire et son armement doivent être maintenus dans un état conforme aux prescriptions du Protocole de manière que le

to ensure that the ship in all respects will remain fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

(b) After any survey of the ship under paragraph (1) of this Regulation has been completed, no change shall be made in the structure, equipment, systems, fittings, arrangements or material covered by the survey, without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment and fittings.

(c) Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered which substantially affects the integrity of the ship or the efficiency or completeness of its equipment covered by this Annex the master or owner of the ship shall report at the earliest opportunity to the Administration, the recognized organization or the nominated surveyor responsible for issuing the relevant Certificate, who shall cause investigations to be initiated to determine whether a survey as required by paragraph (1) of this Regulation is necessary. If the ship is in a port of another Party, the master or owner shall also report immediately to the appropriate authorities of the Port State and the nominated surveyor or recognized organization shall ascertain that such report has been made.

Regulations 5, 6 and 7

In the existing text of these Regulations, delete all reference to "(1973)" in relation to the International Oil Pollution Prevention Certificate.

Regulation 8

Duration of certificate

The existing text of Regulation 8 is replaced by the following:

(1) An International Oil Pollution Prevention Certificate shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years from the date of issue, provided that in the case of an oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks for a limited period specified in Regulation 13(9) of this Annex, the period of validity of the Certificate shall not exceed such specified period.

(2) A certificate shall cease to be valid if significant alterations have taken place in the construction, equipment, systems, fittings, arrangements or material required without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment or

navire demeure à tous points apte à prendre la mer sans danger excessif pour le milieu marin.

b) Après l'une quelconque des visites prévues au paragraphe 1) de la présente règle, aucun changement autre qu'un simple remplacement de l'équipement et des installations ne doit être apporté sans l'autorisation de l'Autorité à la structure, à l'équipement, aux systèmes, aux installations, aux aménagements ou aux matériaux ayant fait l'objet de la visite.

c) Lorsqu'un accident survenu à un navire ou un défaut constaté à bord compromet fondamentalement l'intégrité du navire ou l'efficacité ou l'intégralité de son équipement visées par la présente Annexe, le capitaine ou le propriétaire du navire doit faire rapport dès que possible à l'Autorité, à l'organisme reconnu ou à l'inspecteur désigné chargé de délivrer le certificat pertinent, qui doit faire entreprendre des enquêtes afin de déterminer s'il est nécessaire de procéder à une visite conformément aux prescriptions du paragraphe 1) de la présente règle. Si le navire se trouve dans le port d'une autre Partie, le capitaine ou le propriétaire doit également faire rapport immédiatement aux autorités compétentes de l'Etat du port et l'inspecteur désigné ou l'organisme reconnu doit s'assurer qu'un tel rapport a été bien fait.

Règles 5, 6 et 7

Dans le texte de ces règles, supprimer toutes les références à „(1973)” en ce qui concerne le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures.

Règle 8

Durée de validité du Certificat

Remplacer le texte de la règle 8 par le suivant:

1) Le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures est délivré pour une période dont la durée est fixée par l'Autorité, sans que cette durée puisse excéder cinq ans à compter de la date de délivrance; toutefois, dans le cas d'un pétrolier exploité avec des citernes à ballast propre spécialisées pendant une période limitée dont la durée est précisée au paragraphe 9) de la règle 13 de la présente Annexe, la durée de validité du Certificat ne doit pas excéder cette période.

2) Le Certificat cesse d'être valable si la structure, l'équipement, les systèmes, les installations, les aménagements ou les matériaux ont subi des modifications importantes de nature autre qu'un simple remplacement de l'équipement ou des installations, sans l'accord de

fittings, or if intermediate surveys as specified by the Administration under Regulation 4(1)(c) of this Annex are not carried out.

(3) A Certificate issued to a ship shall also cease to be valid upon transfer of the ship to the flag of another State. A new Certificate shall only be issued when the Government issuing the new Certificate is fully satisfied that the ship is in full compliance with the requirements of Regulation 4(4)(a) and (b) of this Annex. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall transmit as soon as possible to the Administration a copy of the Certificate carried by the ship before the transfer and, if available, a copy of the relevant survey report.

Regulations 9 to 12 – No change

The existing text of Regulation 13 is replaced by the following Regulations:

Regulation 13

Segregated Ballast Tanks, Dedicated Clean Ballast Tanks and Crude Oil Washing

Subject to the provisions of Regulations 13C and 13D of this Annex, oil tankers shall comply with the requirements of this Regulation.

New oil tankers of 20,000 tons deadweight and above

(1) Every new crude oil tanker of 20,000 tons deadweight and above and every new product carrier of 30,000 tons deadweight and above shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with paragraphs (2), (3) and (4), or paragraph (5) as appropriate, of this Regulation.

(2) The capacity of the segregated ballast tanks shall be so determined that the ship may operate safely on ballast voyages without recourse to the use of cargo tanks for water ballast except as provided for in paragraph (3) or (4) of this Regulation. In all cases, however, the capacity of segregated ballast tanks shall be at least such that, in any ballast condition at any part of the voyage, including the conditions consisting of lightweight plus segregated ballast only, the ship's draughts and trim can meet each of the following requirements:

l'Autorité, ou si les visites intermédiaires spécifiées par l'Autorité en application de l'alinéa c) du paragraphe 1) de la règle 4 de la présente Annexe n'ont pas été effectuées.

3) Le Certificat délivré à un navire cesse également d'être valable si le navire passe sous le pavillon d'un autre Etat. Un nouveau Certificat ne doit pas être délivré à moins que le gouvernement délivrant le nouveau Certificat n'ait la certitude que le navire satisfait aux prescriptions des alinéas a) et b) du paragraphe 4) de la règle 4 de la présente Annexe. Dans le cas d'un transfert de pavillon entre Parties, si la demande lui en est faite dans un délai de trois mois à compter du transfert, le Gouvernement de la Partie dont le navire était autorisé précédemment à battre pavillon adresse dès que possible à l'Autorité une copie du Certificat dont le navire était pourvu avant le transfert ainsi qu'une copie du rapport de visite pertinent, le cas échéant.

Règles 9 à 12 – Pas de changement

Remplacer le texte de la règle 13 par le suivant:

Règle 13

Citernes à ballast séparé, citernes à ballast propre spécialisées et lavage au pétrole brut

Sous réserve des dispositions des règles 13C et 13D de la présente Annexe, les pétroliers doivent satisfaire aux prescriptions de la présente règle.

Pétroliers neufs d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes

1) Tout transporteur de pétrole brut neuf d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes et tout transporteur de produits neuf d'un port en lourd égal ou supérieur à 30 000 tonnes doivent être équipés de citernes à ballast séparé et doivent satisfaire aux dispositions des paragraphes 2), 3) et 4), ou, le cas échéant, du paragraphe 5), de la présente règle.

2) La capacité des citernes à ballast séparé doit être calculée de manière que le navire puisse être exploité en toute sécurité au cours de voyages sur ballast, sans qu'il soit nécessaire d'avoir recours aux citernes à cargaison pour le ballastage, sauf dans les conditions prévues aux paragraphes 3) ou 4) de la présente règle. Dans tous les cas, toutefois, la capacité des citernes à ballast séparé doit être au moins telle que dans toutes les conditions de ballastage et à tout moment d'un voyage, y compris dans les conditions correspondant au poids léger augmenté du ballast séparé seulement, les tirants d'eau et l'assiette du navire satisfassent à chacune des prescriptions suivantes:

(a) the moulded draught midships (dm) in metres (without taking into account any ship's deformation) shall not be less than:

$$dm = 2.0 + 0.02 L;$$

(b) the draughts at the forward and after perpendiculars shall correspond to those determined by the draught amidships (dm) as specified in sub-paragraph (a) of this paragraph, in association with the trim by the stern of not greater than 0.015 L; and

(c) in any case the draught at the after perpendicular shall not be less than that which is necessary to obtain full immersion of the propeller(s).

(3) In no case shall ballast water be carried in cargo tanks except on those rare voyages when weather conditions are so severe that, in the opinion of the master, it is necessary to carry additional ballast water in cargo tanks for the safety of the ship. Such additional ballast water shall be processed and discharged in compliance with Regulation 9 of this Annex and in accordance with the requirements of Regulation 15 of this Annex and entry shall be made in the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex.

(4) In the case of new crude oil tankers, the additional ballast permitted in paragraph (3) of this Regulation shall be carried in cargo tanks only if such tanks have been crude oil washed in accordance with Regulation 13B of this Annex before departure from an oil unloading port or terminal.

(5) Notwithstanding the provisions of paragraph (2) of this Regulation, the segregated ballast conditions for oil tankers less than 150 metres in length shall be to the satisfaction of the Administration.

(6) Every new crude oil tanker of 20,000 tons deadweight and above shall be fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing. The Administration shall undertake to ensure that the system fully complies with the requirements of Regulation 13B of this Annex within one year after the tanker was first engaged in the trade of carrying crude oil or by the end of the third voyage carrying crude oil suitable for crude oil washing, whichever occurs later. Unless such oil tanker carries crude oil which is not suitable for crude oil washing, the oil tanker shall operate the system in accordance with the requirements of that Regulation.

a) le tirant d'eau sur quille au milieu du navire (dm) en mètres (calculé sans prendre en considération une quelconque déformation du navire) n'est pas inférieur à:

$$dm = 2,0 + 0,02 L;$$

b) les tirants d'eau au niveau des perpendiculaires avant et arrière ont les valeurs correspondant au tirant d'eau au milieu du navire (dm) fixé à l'alinéa a) du présent paragraphe et à une assiette positive égale ou inférieure à 0,015 L; et

c) le tirant d'eau au niveau de la perpendiculaire arrière ne doit en aucun cas être inférieur au tirant d'eau nécessaire pour assurer une immersion complète de l'hélice ou des hélices.

3) Il ne doit en aucun cas être transporté de ballast dans les citernes à cargaison sauf au cours des rares voyages où les conditions météorologiques sont si rigoureuses qu'il est nécessaire, de l'avis du capitaine, de transporter une quantité de ballast supplémentaire dans les citernes à cargaison pour assurer la sécurité du navire. Ce ballast supplémentaire doit être traité et rejeté conformément aux dispositions des règles 9 et 15 de la présente Annexe, et cette opération doit être inscrite dans le registre des hydrocarbures mentionné à la règle 20 de la présente Annexe.

4) Dans le cas des transporteurs de pétrole brut neufs, la quantité de ballast supplémentaire autorisée au paragraphe 3) de la présente règle ne doit être transportée dans des citernes à cargaison que si les citernes en question ont été lavées au pétrole brut conformément aux dispositions de la règle 13B de la présente Annexe avant le départ d'un port ou d'un terminal de déchargement d'hydrocarbures.

5) Nonobstant les dispositions du paragraphe 2) de la présente règle, les dispositions relatives au ballast séparé prises à bord des pétroliers d'une longueur inférieure à 150 mètres, doivent être jugées satisfaisantes par l'Autorité.

6) Tout transporteur de pétrole brut neuf d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes doit être équipé d'un système de nettoyage des citernes à cargaison utilisant le lavage au pétrole brut. L'Autorité s'engage à s'assurer que le système satisfait pleinement aux dispositions de la règle 13B de la présente Annexe dans un délai d'un an à compter de la date à laquelle le navire-citerne a été pour la première fois affecté au transport de pétrole brut ou avant la fin du troisième voyage de transport de pétrole brut utilisable pour le lavage au pétrole brut, si cette date est postérieure. Sauf si le pétrole brut transporté n'est pas utilisable pour le lavage au pétrole brut, ce pétrolier doit faire usage du système dans les conditions énoncées dans ladite règle.

Existing crude oil tankers of 40,000 tons deadweight and above

(7) Subject to the provisions of paragraphs (8) and (9) of this Regulation every existing crude oil tanker of 40,000 tons deadweight and above shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with the requirements of paragraphs (2) and (3) of this Regulation from the date of entry into force of the present Protocol.

(8) Existing crude oil tankers referred to in paragraph (7) of this Regulation may, in lieu of being provided with segregated ballast tanks, operate with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing in accordance with Regulation 13B of this Annex unless the crude oil tanker is intended to carry crude oil which is not suitable for crude oil washing.

(9) Existing crude oil tankers referred to in paragraph (7) or (8) of this Regulation may, in lieu of being provided with segregated ballast tanks or operating with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing, operate with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of Regulation 13A of this Annex for the following period:

(a) for crude oil tankers of 70,000 tons deadweight and above, until two years after the date of entry into force of the present Protocol; and

(b) for crude oil tankers of 40,000 tons deadweight and above but below 70,000 tons deadweight, until four years after the date of entry into force of the present Protocol.

Existing product carriers of 40,000 tons deadweight and above

(10) From the date of entry into force of the present Protocol, every existing product carrier of 40,000 tons deadweight and above shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with the requirements of paragraphs (2) and (3) of this Regulation, or, alternatively, operate with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of Regulation 13A of this Annex.

An oil tanker qualified as a segregated ballast oil tanker

(11) Any oil tanker which is not required to be provided with segregated ballast tanks in accordance with paragraph (1), (7) or (10) of this Regulation may, however, be qualified as a segregated

Transporteurs de pétrole brut existants d'un port en lourd égal ou supérieur à 40 000 tonnes

7) Sous réserve des dispositions des paragraphes 8) et 9) de la présente règle, tout transporteur de pétrole brut existant d'un port en lourd égal ou supérieur à 40 000 tonnes doit être équipé de citernes à ballast séparé et doit satisfaire aux prescriptions des paragraphes 2) et 3) de la présente règle à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole.

8) Les transporteurs de pétrole brut existants visés au paragraphe 7) de la présente règle peuvent, au lieu d'être équipés de citernes à ballast séparé, être exploités avec une méthode de nettoyage des citernes à cargaison utilisant le lavage au pétrole brut conformément à la règle 13B de la présente Annexe, à moins que le transporteur de pétrole brut ne soit destiné à transporter du pétrole brut qui ne soit pas utilisable pour le lavage au pétrole brut.

9) Les transporteurs de pétrole brut existants visés au paragraphe 7) ou au paragraphe 8) de la présente règle peuvent, au lieu d'être équipés de citernes à ballast séparé ou exploités avec une méthode de nettoyage des citernes à cargaison utilisant le lavage au pétrole brut, être exploités avec des citernes à ballast propre spécialisées conformément aux dispositions de la règle 13A de la présente Annexe, pendant la période suivante:

a) pour les transporteurs de pétrole brut d'un port en lourd égal ou supérieur à 70 000 tonnes, jusqu'à deux ans après la date d'entrée en vigueur du présent Protocole;

b) pour les transporteurs de pétrole brut d'un port en lourd égal ou supérieur à 40 000 tonnes mais inférieur à 70 000 tonnes, jusqu'à quatre ans après la date d'entrée en vigueur du présent Protocole.

Transporteurs de produits existants d'un port en lourd égal ou supérieur à 40 000 tonnes.

10) A compter de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole, tout transporteur de produits existant d'un port en lourd égal ou supérieur à 40 000 tonnes doit être équipé de citernes à ballast séparé et doit satisfaire aux prescriptions des paragraphes 2) et 3) de la présente règle ou bien doit être exploité avec des citernes à ballast propre spécialisées conformément aux dispositions de la règle 13A de la présente Annexe.

Pétrolier traité comme pétrolier à ballast séparé

11) Tout pétrolier qui n'est pas tenu d'avoir des citernes à ballast séparé conformément au paragraphe 1), 7) ou 10) de la présente règle peut toutefois être traité comme un pétrolier à ballast séparé, à

ballast tanker, provided that it complies with the requirements of paragraphs (2) and (3), or paragraph (5) as appropriate, of this Regulation.

Regulation 13A

Requirements for Oil Tankers with Dedicated Clean Ballast Tanks

(1) An oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of Regulation 13(9) or (10) of this Annex, shall have adequate tank capacity, dedicated solely to the carriage of clean ballast as defined in Regulation 1(16) of this Annex, to meet the requirements of Regulation 13(2) and (3) of this Annex.

(2) The arrangements and operational procedures for dedicated clean ballast tanks shall comply with the requirements established by the Administration. Such requirements shall contain at least all the provisions of the Specifications for Oil Tankers with Dedicated Clean Ballast Tanks adopted by the International Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention, 1978, in Resolution 14 and as may be revised by the Organization.

(3) An oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks shall be equipped with an oil content meter, approved by the Administration on the basis of specifications recommended by the Organization*, to enable supervision of the oil content in ballast water being discharged. The oil content meter shall be installed no later than at the first scheduled shipyard visit of the tanker following the entry into force of the present Protocol. Until such time as the oil content meter is installed, it shall immediately before discharge of ballast be established by examination of the ballast water from dedicated tanks that no contamination with oil has taken place.

(4) Every oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks shall be provided with:

(a) a Dedicated Clean Ballast Tank Operation Manual detailing the system and specifying operational procedures. Such a Manual shall be to the satisfaction of the Administration and shall contain

* Reference is made to the Recommendation on International Performance and Test Specifications for Oily-Water Separating Equipment and Oil Content Meters adopted by the Organization by Resolution A. 393(X).

condition qu'il satisfasse aux dispositions des paragraphes 2) et 3) ou, le cas échéant, du paragraphe 5) de la présente règle.

Règle 13A

Prescriptions relatives aux pétroliers équipés de citernes à ballast propre spécialisées

1) Un pétrolier exploité avec des citernes à ballast propre spécialisées conformément aux dispositions du paragraphe 9) ou du paragraphe 10) de la règle 13 de la présente Annexe doit avoir des citernes de capacité suffisante, affectées exclusivement au transport de ballast propre tel qu'il est défini au paragraphe 16) de la règle 1 de la présente Annexe, de manière à satisfaire aux prescriptions énoncées aux paragraphes 2) et 3) de la règle 13 de la présente Annexe.

2) Les dispositions et méthodes d'exploitation des citernes à ballast propre spécialisées doivent satisfaire aux prescriptions établies par l'Autorité. Ces prescriptions doivent contenir au moins toutes les dispositions des spécifications pour les pétroliers à citernes à ballast propre spécialisées adoptées par la Conférence internationale de 1978 sur la sécurité des navires-citernes et la prévention de la pollution dans sa résolution 14 et telles qu'elles peuvent être révisées par l'Organisation.

3) Un pétrolier exploité avec des citernes à ballast propre spécialisées doit être équipé d'un détecteur d'hydrocarbures approuvé par l'Autorité sur la base des spécifications recommandées par l'Organisation *, permettant de contrôler la teneur en hydrocarbures de l'eau de ballast rejetée. Le détecteur d'hydrocarbures doit être installé au plus tard lors de la première visite réglementaire du navire-citerne au chantier après l'entrée en vigueur du présent Protocole. Jusqu'à l'installation du détecteur d'hydrocarbures, il doit être établi, grâce à un examen de l'eau de ballast des citernes spécialisées effectué immédiatement avant le rejet, qu'il n'y a pas eu pollution par les hydrocarbures.

4) Tout pétrolier exploité avec des citernes à ballast propre spécialisées doit être pourvu:

a) d'un manuel d'exploitation des citernes à ballast propre spécialisées décrivant dans le détail le système et spécifiant les méthodes d'exploitation. Ce manuel doit être jugé satisfaisant par l'Autorité et

* On se référera à la „Recommandation sur les spécifications internationales relatives au fonctionnement et aux essais des séparateurs d'eau et d'hydrocarbures et des détecteurs d'hydrocarbures" adoptée par l'Organisation dans la résolution A.393 (X).

all the information set out in the Specifications referred to in paragraph (2) of this Regulation. If an alteration affecting the dedicated clean ballast tank system is made, the Operation Manual shall be revised accordingly; and

(b) a Supplement to the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex as set out in Supplement 1 to Appendix III of this Annex. The Supplement shall be permanently attached to the Oil Record Book.

Regulation 13B

Requirements for Crude Oil Washing

(1) Every crude oil washing system required to be provided in accordance with Regulation 13(6) and (8) of this Annex shall comply with the requirements of this Regulation.

(2) The crude oil washing installation and associated equipment and arrangements shall comply with the requirements established by the Administration. Such requirements shall contain at least all the provisions of the Specifications for the Design, Operation and Control of Crude Oil Washing Systems adopted by the International Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention, 1978, in Resolution 15 and as may be revised by the Organization.

(3) An inert gas system shall be provided in every cargo tank and slop tank in accordance with the appropriate Regulations of Chapter II-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as modified and added to by the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974.

(4) With respect to the ballasting of cargo tanks, sufficient cargo tanks shall be crude oil washed prior to each ballast voyage in order that, taking into account the tanker's trading pattern and expected weather conditions, ballast water is put only into cargo tanks which have been crude oil washed.

(5) Every oil tanker operating with crude oil washing systems shall be provided with:

(a) an Operations and Equipment Manual detailing the system and equipment and specifying operational procedures. Such a Manual shall be to the satisfaction of the Administration and shall contain all the information set out in the Specifications referred to in paragraph (2) of this Regulation. If an alteration affecting the crude oil

doit contenir tous les renseignements énoncés dans les spécifications mentionnées au paragraphe 2) de la présente règle. Si une modification affectant les citernes à ballast propre spécialisées est apportée, le manuel d'exploitation doit être révisé en conséquence; et

b) d'un supplément au registre des hydrocarbures mentionné à la règle 20 de la présente Annexe, qui est reproduit dans le supplément 1 à l'appendice III de la présente Annexe. Ce supplément doit être joint en permanence au registre des hydrocarbures.

Règle 13B

Prescriptions relatives au lavage au pétrole brut

1) Tout système de lavage au pétrole brut prévu conformément aux paragraphes 6) et 8) de la règle 13 de la présente Annexe doit satisfaire aux prescriptions de la présente règle.

2) L'installation de lavage au pétrole brut, ainsi que le matériel et les dispositifs connexes, doit être conforme aux prescriptions établies par l'Autorité. Ces prescriptions doivent contenir au moins toutes les dispositions des spécifications pour la conception, l'exploitation et le contrôle des systèmes de lavage au pétrole brut adoptées par la Conférence internationale de 1978 sur la sécurité des navires-citernes et la prévention de la pollution dans sa résolution 15 et telles qu'elles peuvent être révisées par l'Organisation.

3) Il doit être prévu, dans chaque citerne à cargaison et dans chaque citerne de décantation, un dispositif à gaz inerte conforme aux dispositions appropriées du chapitre II-2 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée et complétée par le Protocole de 1978 relatif à cette convention.

4) En ce qui concerne le ballastage des citernes à cargaison, un nombre suffisant de citernes à cargaison doivent être lavées au pétrole brut avant chaque voyage sur ballast, afin que, compte tenu de l'itinéraire du navire-citerne et des conditions météorologiques prévues, l'eau de ballast ne soit chargée que dans des citernes à cargaison qui ont été lavées au pétrole brut.

5) Tout pétrolier exploité avec des systèmes de lavage au pétrole brut doit être pourvu:

a) d'un manuel sur l'équipement et l'exploitation décrivant dans le détail le système et l'équipement et spécifiant les méthodes d'exploitation. Ce manuel doit être jugé satisfaisant par l'Autorité et doit contenir tous les renseignements énoncés dans les spécifications mentionnées au paragraphe 2) de la présente règle. Si une modification

washing system is made, the Operations and Equipment Manual shall be revised accordingly; and

(b) a Supplement to the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex as set out in Supplement 2 to Appendix III of this Annex. The Supplement shall be permanently attached to the Oil Record Book.

Regulation 13C

Existing Tankers Engaged in Specific Trades

(1) Subject to the provisions of paragraphs (2) and (3) of this Regulation, Regulation 13(7) to (10) of this Annex shall not apply to an existing oil tanker solely engaged in specific trades between:

(a) ports or terminals within a State Party to the present Protocol; or

(b) ports or terminals of States Parties to the present Protocol, where:

(i) the voyage is entirely within a Special Area as defined in Regulation 10(1) of this Annex; or

(ii) the voyage is entirely within other limits designated by the Organization.

(2) The provisions of paragraph (1) of this Regulation shall only apply when the ports or terminals where cargo is loaded on such voyages are provided with reception facilities adequate for the reception and treatment of all the ballast and tank washing water from oil tankers using them and all the following conditions are complied with:

(a) subject to the exceptions provided for in Regulation 11 of this Annex, all ballast water, including clean ballast water, and tank washing residues are retained on board and transferred to the reception facilities and the entry in the appropriate Sections of the Supplement to the Oil Record Book referred to in paragraph (3) of this Regulation is endorsed by the competent Port State authority;

(b) agreement has been reached between the Administration and the Governments of the Port States referred to in sub-paragraph (1) (a) or (b) of this Regulation concerning the use of an existing oil tanker for a specific trade;

(c) the adequacy of the reception facilities in accordance with the relevant provisions of this Annex at the ports or terminals referred to above, for the purpose of this Regulation, is approved by the

affectant le système de lavage au pétrole brut est apportée, le manuel sur l'équipement et l'exploitation doit être révisé en conséquence; et

b) d'un supplément au registre des hydrocarbures mentionné à la règle 20 de la présente Annexe, qui est reproduit dans le supplément 2 à l'appendice III de la présente Annexe. Ce supplément doit être joint en permanence au registre des hydrocarbures.

Règle 13C

Pétroliers existants qui effectuent des voyages particuliers

1) Sous réserve des dispositions des paragraphes 2) et 3) de la présente règle, les paragraphes 7) à 10) de la règle 13 de la présente Annexe ne s'appliquent pas à un pétrolier existant qui effectue uniquement des voyages particuliers entre:

a) des ports ou terminaux situés dans un Etat Partie au présent Protocole, ou

b) des ports ou terminaux d'Etats Parties au présent Protocole lorsque:

i) le voyage est effectué entièrement à l'intérieur d'une zone spéciale définie au paragraphe 1) de la règle 10 de la présente Annexe, ou

ii) le voyage est effectué entièrement à l'intérieur d'autres limites définies par l'Organisation.

2) Les dispositions du paragraphe 1) de la présente règle s'appliquent uniquement lorsque les ports ou terminaux dans lesquels la cargaison est chargée au cours de ces voyages sont équipés d'installations suffisantes pour la réception et le traitement de toutes les eaux de ballast et de lavage des citernes provenant des pétroliers qui les utilisent et que toutes les conditions suivantes sont remplies:

a) sous réserve des exceptions prévues à la règle 11 de la présente Annexe, toutes les eaux de ballast, y compris les eaux de ballast propres, et tous les résidus du lavage des citernes sont conservés à bord et transférés dans les installations de réception et la mention dans les sections appropriées du supplément au registre des hydrocarbures auquel il est fait référence au paragraphe 3) de la présente règle est visée par l'autorité de l'Etat du port compétente;

b) l'Autorité et les Gouvernements des Etats des ports mentionnés à l'alinéa a) ou à l'alinéa b) du paragraphe 1) de la présente règle sont parvenus à un accord à propos de l'utilisation d'un pétrolier existant pour un voyage particulier;

c) la capacité des installations de réception visées par les dispositions pertinentes de la présente Annexe dans les ports ou terminaux mentionnés ci-dessus, aux fins de la présente règle, est approuvée

Governments of the States Parties to the present Protocol within which such ports or terminals are situated; and

(d) the International Oil Pollution Prevention Certificate is endorsed to the effect that the oil tanker is solely engaged in such specific trade.

(3) Every oil tanker engaged in a specific trade shall be provided with a Supplement to the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex as set out in Supplement 3 to Appendix III of this Annex. The Supplement shall be permanently attached to the Oil Record Book.

Regulation 13D

Existing Oil Tankers Having Special Ballast Arrangements

(1) Where an existing oil tanker is so constructed or operates in such a manner that it complies at all times with the draught and trim requirements set out in Regulation 13 (2) of this Annex without recourse to the use of ballast water, it shall be deemed to comply with the segregated ballast tank requirements referred to in Regulation 13 (7) of this Annex, provided that all of the following conditions are complied with:

(a) operational procedures and ballast arrangements are approved by the Administration;

(b) agreement is reached between the Administration and the Governments of the Port States Parties to the present Protocol concerned when the draught and trim requirements are achieved through an operational procedure; and

(c) the International Oil Pollution Prevention Certificate is endorsed to the effect that the oil tanker is operating with special ballast arrangements.

(2) In no case shall ballast water be carried in oil tanks except on those rare voyages when weather conditions are so severe that, in the opinion of the master, it is necessary to carry additional ballast water in cargo tanks for the safety of the ship. Such additional ballast water shall be processed and discharged in compliance with Regulation 9 of this Annex and in accordance with the requirements of Regulation 15 of this Annex, and entry shall be made in the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex.

(3) An Administration which has endorsed a Certificate in accordance with sub-paragraph (1) (c) of this Regulation shall communi-

par les Gouvernements des Etats Parties au présent Protocole sur le territoire desquels ces ports ou terminaux sont situés; et

d) le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures porte une mention indiquant que le pétrolier effectue uniquement des voyages particuliers.

3) Tous les pétroliers qui effectuent des voyages particuliers doivent être pourvus d'un supplément au registre des hydrocarbures mentionné à la règle 20 de la présente Annexe. Ce supplément est reproduit dans le supplément 3 à l'appendice III de la présente Annexe; il doit être joint en permanence au registre des hydrocarbures.

Règle 13D

Pétroliers existants pourvus d'installations pour ballast spécial

1) Lorsqu'un pétrolier existant est construit ou exploité de manière à satisfaire en permanence aux prescriptions énoncées en matière de tirant d'eau et d'assiette au paragraphe 2) de la règle 13 de la présente Annexe sans avoir recours à l'emploi d'eau de ballast, il est considéré comme satisfaisant aux prescriptions relatives aux citernes à ballast séparé énoncées au paragraphe 7) de la règle 13 de la présente Annexe, à condition que toutes les conditions ci-après soient remplies:

a) les méthodes d'exploitation et les installations pour ballast sont approuvées par l'Autorité;

b) un accord est intervenu entre l'Autorité et les Gouvernements des Etats des ports intéressés qui sont Parties au présent Protocole lorsqu'il est satisfait aux prescriptions en matière de tirant d'eau et d'assiette grâce à une méthode d'exploitation; et

c) le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures porte une mention indiquant que le pétrolier est exploité avec des installations pour ballast spécial.

2) De l'eau de ballast ne doit en aucun cas être transportée dans les citernes à hydrocarbures sauf lors des rares voyages où les conditions météorologiques sont tellement défavorables que, de l'avis du capitaine, il est nécessaire de transporter de l'eau de ballast supplémentaire dans les citernes à cargaison pour assurer la sécurité du navire. Cette eau de ballast supplémentaire doit être traitée et rejetée conformément aux prescriptions des règles 9 et 15 de la présente Annexe et une mention appropriée doit être faite dans le registre des hydrocarbures prévu à la règle 20 de la présente Annexe.

3) Une Autorité qui vise un certificat conformément à l'alinéa c) du paragraphe 1) de la présente règle doit en communiquer les détails

cate to the Organization the particulars thereof for circulation to the Parties to the present Protocol.

Regulation 13E

Protective Location of Segregated Ballast Spaces

(1) In every new crude oil tanker of 20,000 tons deadweight and above and every new product carrier of 30,000 tons deadweight and above, the segregated ballast tanks required to provide the capacity to comply with the requirements of Regulation 13 of this Annex which are located within the cargo tank length, shall be arranged in accordance with the requirements of paragraphs (2), (3) and (4) of this Regulation to provide a measure of protection against oil outflow in the event of grounding or collision.

(2) Segregated ballast tanks and spaces other than oil tanks within the cargo tank length (L_t) shall be so arranged as to comply with the following requirement:

$$\Sigma PA_c + \Sigma PA_s \geq J[L_t(B + 2D)]$$

where:

PA_c = the side shell area in square metres for each segregated ballast tank or space other than an oil tank based on projected moulded dimensions,

PA_s = the bottom shell area in square metres for each such tank or space based on projected moulded dimensions,

L_t = length in metres between the forward and after extremities of the cargo tanks,

B = maximum breadth of the ship in metres as defined in Regulation 1(21) of this Annex,

D = moulded depth in metres measured vertically from the top of the keel to the top of the freeboard deck beam at side amidships. In ships having rounded gunwales, the moulded depth shall be measured to the point of intersection of the moulded lines of the deck and side shell plating, the lines extending as though the gunwale were of angular design,

à l'Organisation pour qu'elle les diffuse aux Parties au présent Protocole.

Règle 13E

Localisation défensive des espaces à ballast séparé

1) A bord de tout transporteur de pétrole brut neuf d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes et à bord de tout transporteur de produits neufs d'un port en lourd égal ou supérieur à 30 000 tonnes, les citernes à ballast séparé dont la capacité doit satisfaire aux prescriptions de la règle 13 de la présente Annexe et qui sont comprises dans la longueur de la tranche des citernes à cargaison doivent être disposées conformément aux prescriptions des paragraphes 2), 3) et 4) de la présente règle de manière à assurer une certaine protection contre les fuites d'hydrocarbures en cas d'échouement ou d'abordage.

2) Les citernes à ballast séparé et les espaces autres que les citernes à hydrocarbures qui sont compris dans la longueur de la tranche des citernes à cargaison (L_t) doivent être disposés de manière à satisfaire à la formule suivante:

$$\Sigma PA_c + \Sigma PA_s \geq J[L_t(B + 2D)]$$

dans laquelle:

PA_c = aire, en mètres carrés, du bordé de muraille pour chaque citerne à ballast séparé ou chaque espace autre que les citernes à hydrocarbures, calculée en fonction des dimensions hors membres projetées,

PA_s = aire, en mètres carrés, du bordé de fond pour chaque citerne à ballast séparé ou chaque espace visé ci-dessus, calculée en fonction des dimensions hors membres projetées,

L_t = longueur en mètres entre l'extrémité avant et l'extrémité arrière des citernes à cargaison,

B = largeur maximale du navire en mètres, telle que définie au paragraphe 21) de la règle 1 de la présente Annexe,

D = creux sur quille en mètres mesuré verticalement au milieu du navire du dessus de la quille à la face supérieure du barrot au livet du pont de franc-bord. Sur un navire ayant une gouttière arrondie, le creux sur quille doit être mesuré jusqu'au point d'intersection des lignes hors membres du pont et du bordé prolongées comme si la gouttière était de forme angulaire,

- J = 0.45 for oil tankers of 20,000 tons deadweight, 0.30 for oil tankers of 200,000 tons deadweight and above, subject to the provisions of paragraph (3) of this Regulation. For intermediate values of deadweight the value of "J" shall be determined by linear interpolation.

Whenever symbols given in this paragraph appear in this Regulation, they have the meaning as defined in this paragraph.

(3) For tankers of 200,000 tons deadweight and above the value of "J" may be reduced as follows:

$$J \text{ reduced} = \left[J - \left(a - \frac{O_c + O_s}{4 O_A} \right) \right] \text{ or } 0.2 \text{ whichever is greater}$$

where:

- a = 0.25 for oil tankers of 200,000 tons deadweight
 a = 0.40 for oil tankers of 300,000 tons deadweight
 a = 0.50 for oil tankers of 420,000 tons deadweight and above.

For intermediate values of deadweight the value of "a" shall be determined by linear interpolation.

- O_c = as defined in Regulation 23 (1) (a) of this Annex,
 O_s = as defined in Regulation 23 (1) (b) of this Annex,
 O_A = the allowable oil outflow as required by Regulation 24 (2) of this Annex.

(4) In the determination of "PA" and "PA_s" for segregated ballast tanks and spaces other than oil tanks the following shall apply:

(a) the minimum width of each wing tank or space either of which extends for the full depth of the ship's side or from the deck to the top of the double bottom shall be not less than 2 metres. The width shall be measured inboard from the ship's side at right angles to the centre line. Where a lesser width is provided the wing tank or space shall not be taken into account when calculating the protecting area "PA_c"; and

(b) the minimum vertical depth of each double bottom tank or space shall be B/15 or 2 metres, whichever is the lesser. Where a lesser depth is provided the bottom tank or space shall not be taken into account when calculating the protecting area "PA_s".

$J = 0,45$ pour les pétroliers de 20 000 tonnes de port en lourd, 0,30 pour les pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 200 000 tonnes, sous réserve des dispositions du paragraphe 3) de la présente règle.

Pour les valeurs intermédiaires de port en lourd, la valeur de J est obtenue par interpolation linéaire.

Partout où les symboles utilisés dans le présent paragraphe figurent dans la présente règle, ils ont le sens défini dans le présent paragraphe.

3) Pour les navires-citernes d'un port en lourd égal ou supérieur à 200 000 tonnes, la valeur de J peut être réduite de la manière suivante:

$$J \text{ réduit} = \left[J - \left(a - \frac{O_c + O_s}{4 O_A} \right) \right] \text{ ou } 0,2 \text{ si cette valeur est supérieure.}$$

Dans cette formule:

$a = 0,25$ pour les pétroliers dont le port en lourd est égal à 200 000 tonnes

$a = 0,40$ pour les pétroliers dont le port en lourd est égal à 300 000 tonnes

$a = 0,50$ pour les pétroliers dont le port en lourd est égal ou supérieur à 420 000 tonnes.

Pour les valeurs intermédiaires de port en lourd, la valeur de a est obtenue par interpolation linéaire.

$O_c =$ tel que défini à la règle 23 1) a) de la présente Annexe

$O_s =$ tel que défini à la règle 23 1) b) de la présente Annexe

$O_A =$ fuites admissibles d'hydrocarbures prévues à la règle 24 2) de la présente Annexe.

4) Pour le calcul de PA_c et PA_s pour les citernes à ballast séparé et les espaces autres que les citernes à hydrocarbures, on tient compte de ce qui suit:

a) la largeur minimale de chaque citerne ou espace latéral, se prolongeant sur toute la hauteur de la muraille du navire ou depuis le pont jusqu'au plafond du double fond, ne doit pas être inférieure à 2 mètres. La largeur est mesurée à partir du bordé perpendiculairement au plan axial. Quand la largeur est moindre, on ne tient pas compte de la citerne ou de l'espace latéral pour le calcul de la zone de protection PA_c ; et

b) le creux vertical minimal de chaque citerne ou espace de double fond doit être égal à $B/15$ ou à 2 mètres, si cette dernière valeur est inférieure. Quand le creux est moindre, on ne tient pas compte de la citerne ou de l'espace pour le calcul de la zone de protection PA_s .

The minimum width and depth of wing tanks and double bottom tanks shall be measured clear of the bilge area and, in the case of minimum width, shall be measured clear of any rounded gunwale area.

Regulation 14 – No change

Regulation 15

In the existing text of this Regulation, delete reference to “(1973)” in relation to the International Oil Pollution Prevention Certificate.

Regulations 16 and 17 – No change

Regulation 18

Pumping, Piping and Discharge Arrangements of Oil Tankers

Paragraphs (1) to (4) – No change

The following paragraphs are added to the existing text:

(5) Every new oil tanker required to be provided with segregated ballast tanks, or fitted with a crude oil washing system shall comply with the following requirements:

(a) it shall be equipped with oil piping so designed and installed such that oil retention in the lines is minimized; and

(b) means shall be provided to drain all cargo pumps and all oil lines at the completion of cargo discharge, where necessary by connexion to a stripping device. The line and pump drainings shall be capable of being discharged both ashore and to a cargo tank or a slop tank. For discharge ashore a special small diameter line shall be provided for that purpose and connected outboard of the ship's manifold valves.

(6) Every existing crude oil carrier required to be provided with segregated ballast tanks, or fitted with a crude oil washing system or operated with dedicated clean ballast tanks, shall comply with the provisions of paragraph (5)(b) of this Regulation.

Regulation 19 – No change

La largeur et le creux minimaux des citernes latérales et des citernes de double fond sont mesurés sans tenir compte des bouchains et, dans le cas de la largeur minimale, sans tenir compte des gouttières arrondies.

Règle 14 – Pas de changement

Règle 15

Supprimer dans le texte de cette règle la référence à „(1973)” en ce qui concerne le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures.

Règles 16 et 17 – Pas de changement

Règle 18

Installations de pompage, de tuyautages et de rejet à bord des pétroliers

Paragraphes 1) à 4) – Pas de changement

Ajouter les nouveaux paragraphes suivants au texte actuel:

5) Tout pétrolier neuf qui est tenu d'être pourvu de citernes à ballast séparé ou équipé d'un système de lavage au pétrole brut doit satisfaire aux conditions suivantes:

a) il doit être équipé de tuyautages d'hydrocarbures conçus et installés de manière à réduire au minimum toute rétention d'hydrocarbures dans les conduites; et

b) on doit prévoir des moyens pour vidanger toutes les pompes à cargaison et toutes les conduites d'hydrocarbures après le déchargement de la cargaison en les reliant, s'il y a lieu, à un dispositif d'assèchement. Les résidus provenant de la vidange des conduites et des pompes doivent pouvoir être déversés aussi bien à terre que dans une citerne à cargaison ou une citerne de décantation. Pour le déchargement à terre, on doit prévoir une conduite spéciale de faible diamètre qui soit raccordée en aval des soupapes du collecteur du navire.

6) Tout transporteur de brut existant qui est tenu d'être pourvu de citernes à ballast séparé, équipé d'un système de lavage au pétrole brut ou exploité avec des citernes à ballast propre spécialisées doit satisfaire aux dispositions de l'alinéa b) du paragraphe 5) de la présente règle.

Règle 19 – Pas de changement

Regulation 20

In the existing text of this Regulation, delete reference to “(1973)” in relation to the International Oil Pollution Prevention Certificate.

Regulations 21 to 25 – No change

Appendix I – LIST OF OILS

No change

Appendix II – FORM OF CERTIFICATE

The existing form of Certificate is replaced by the following form:

Règle 20

Supprimer dans le texte de cette règle la référence à „(1973)” en ce qui concerne le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures.

Règles 21 à 25 – Pas de changement

Appendice I – LISTE D'HYDROCARBURES

Pas de changement

Appendice II – MODELE DE CERTIFICAT

Remplacer le modèle de Certificat actuel par le modèle suivant:

**INTERNATIONAL OIL POLLUTION
PREVENTION CERTIFICATE**

Issued under the provisions of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, under the Authority of the Government of

.....
(full designation of the country)

by
(full designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973)

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage

Type of ship:

Crude oil tanker*

Product carrier*

Crude oil/product carrier*

Ship other than an oil tanker with cargo tanks coming under Regulation 2 (2) of Annex I of the Protocol*

Ship other than any of the above*

Date of building or major conversion contract

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or on which major conversion was commenced

Date of delivery or completion of major conversion

.....
* Delete as appropriate.

**CERTIFICAT INTERNATIONAL DE PREVENTION DE LA
POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES**

Délivré en vertu des dispositions du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires au nom du Gouvernement

.....
(nom officiel complet du pays)

par
(titre officiel complet de la personne ou de l'organisme compétent désigné en vertu des dispositions du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires)

Nom de navire	Numéro ou lettres distinctifs	Port d'immatriculation	Jauge brute

Type de navire:

Transporteur de pétrole brut *

Transporteur de produits *

Transporteurs de pétrole brut/de produits*

Navire, autre qu'un pétrolier, muni de citernes à cargaison et visé par le paragraphe 2) de la règle 2 de l'Annexe I du Protocole *

Navire autre que ceux énumérés ci-dessus *

Date du contrat de construction ou de transformation importante

.....

Date de la pose de la quille, date à laquelle le navire se trouvait dans un état d'avancement équivalent, ou date à laquelle une transformation importante a commencé

Date de livraison ou date à laquelle une transformation importante a été terminée

* Rayer les mentions inutiles.

PART A – ALL SHIPS

The ship is equipped with:

for ships of 400 tons gross tonnage and above:

- (a) oily-water separating equipment* (capable of producing effluent with an oil content not exceeding 100 parts per million)
- (b) an oil filtering system* (capable of producing effluent with an oil content not exceeding 100 parts per million)

for ships of 10.000 tons gross tonnage and above:

- (c) an oil discharge monitoring and control system* (additional to (a) or (b) above) or
- (d) oily-water separating equipment and an oil filtering system* (capable of producing effluent with an oil content not exceeding 15 parts per million) in lieu of (a) or (b) above.

Particulars or requirements from which exemption is granted under Regulation 2(2) and 2(4)(a) of Annex I of the Protocol:

.....
.....

Remarks:

* Delete as appropriate.

PARTIE A – TOUS NAVIRES

Le navire est équipé:

pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux:

- a) d'un dispositif de séparation des mélanges d'eau et d'hydrocarbures * (capable de produire un effluent d'une teneur égale ou inférieure à 100 parts par million) ou
- b) d'un système de filtrage des hydrocarbures * (capable de produire un effluent d'une teneur égale ou inférieure à 100 parts par million)

pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux:

- c) d'un système de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures * (complémentaire de a) ou de b) ci-dessus) ou
- d) d'un dispositif de séparation des mélanges d'eau et d'hydrocarbures et d'un système de filtrage des hydrocarbures * (capable de produire un effluent d'une teneur égale ou inférieure à 15 parts par million) au lieu de a) ou de b) ci-dessus.

Détail des exemptions accordées au navire dans le cadre du paragraphe 2) de la règle 2 et de l'alinéa a) du paragraphe 4) de la règle 2 de l'Annexe I du présent Protocole:

.....

Observations:

* Rayer les mentions inutiles.

Endorsement for existing ships*

This is to certify that this ship has now been so equipped as to comply with the requirements of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as relating to existing ships**

Signed
(*Signature of duly authorized official*)

Place

Date

(*Seal or stamp of the Authority, as appropriate*)

* This entry need not be reproduced on a Certificate other than the first Certificate issued to any ship.

** The period after the entry into force of the Protocol within which oily-water separating equipment, oil discharge control systems, oil filtering systems and/or slop tank arrangements must be provided is set out in Regulations 13A (3), 15 (1) and 16 (4) of Annex I of the Protocol.

Clause applicable aux navires existants *

Il est certifié que l'équipement de ce navire est maintenant conforme aux prescriptions du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires qui sont applicables aux navires existants **.

Signé
(signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

* Il n'y aura lieu de faire figurer cette rubrique que sur le premier Certificat délivré à tout navire.

** Les délais dans lesquels on doit installer les séparateurs d'eau et d'hydrocarbures, les dispositifs de contrôle des rejets d'hydrocarbures, les dispositifs de filtrage des hydrocarbures et/ou les ensembles de citernes de décantation après l'entrée en vigueur du Protocole sont stipulés dans les règles 13A 3), 15 1) et 16 4) de l'Annexe I du Protocole.

PART B – OIL TANKERS*

Carrying Capacity of Ship (m ³)	Deadweight of Ship (metric tons)	Length of Ship (m)

It is certified that this ship is constructed and equipped, and must operate, in accordance with the following:

1. This ship is:

- (a) required to be constructed according to and complies with**
- (b) not required to be constructed according to**
- (c) not required to be constructed according to, but complies with**

the requirements of Regulation 24 of Annex I of the Protocol.

2. This ship is:

- (a) required to be constructed according to and complies with**
- (b) not required to be constructed according to**

the requirements of Regulation 13E of Annex I of the Protocol.

3. This ship is:

- (a) required to be provided with segregated ballast tanks according to, and complies with**

* This Part should be completed for oil tankers including combination carriers, and those entries which are applicable should be completed for ships other than oil tankers which are constructed and utilized to carry oil in bulk of an aggregate capacity of 200 cubic metres or above.

** Delete as appropriate.

PARTIE B – PETROLIERS *

Capacité de transport du navire (m ³)	Port en lourd du navire (tonnes métriques)	Longueur du navire (m)

Il est certifié que ce navire est construit, équipé et tenu d'être exploité comme suit:

1. Ce navire:

- a) est tenu d'être construit conformément aux prescriptions de la règle 24 de l'Annexe I du Protocole et satisfait auxdites prescriptions; **
- b) n'est pas tenu d'être construit conformément aux prescriptions de la règle 24 de l'Annexe I du Protocole; **
- c) n'est pas tenu d'être construit conformément aux prescriptions de la règle 24 de l'Annexe I du Protocole mais satisfait auxdites prescriptions. **

2. Ce navire:

- a) est tenu d'être construit conformément aux prescriptions de la règle 13E de l'Annexe I du Protocole et satisfait auxdites prescriptions; **
- b) n'est pas tenu d'être construit conformément aux prescriptions de la règle 13E de l'Annexe I du Protocole. **

3. Ce navire:

- a) est tenu d'être équipé de citernes à ballast séparé conformément aux prescriptions de la règle 13 de l'Annexe I du Protocole et satisfait auxdites prescriptions; **

* Il convient de remplir cette partie pour les pétroliers, y compris pour les transporteurs mixtes, et les renseignements pertinents seront indiqués pour les navires, autres que les pétroliers, construits et utilisés pour le transport des hydrocarbures en vrac d'une capacité totale égale ou supérieure à 200 mètres cubes.

** Rayer la mention inutile.

- (b) not required to be provided with segregated ballast tanks according to*
- (c) not required to be provided with segregated ballast tanks according to, but complies with*
- (d) in accordance with Regulation 13C or 13D of Annex I of the Protocol, and as specified in Part C of this Certificate, exempted from*

the requirements of Regulation 13 of Annex I of the Protocol

- (e) fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing in accordance with the provisions of Regulation 13B of Annex I of the Protocol, in lieu of being provided with segregated ballast tanks*
 - (f) provided with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of Regulation 13A of Annex I of the Protocol, in lieu of being either provided with segregated ballast tanks or fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing*
4. This ship is:
- (a) required to be fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing according to, and complies with*
 - (b) not required to be fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing according to*

the requirements of Regulation 13(6) of Annex I of the Protocol.

Segregated ballast tanks**

The segregated ballast tanks are distributed as follows:

Tank	Volume (m ³)	Tank	Volume (m ³)

* Delete as appropriate.

** Delete if not applicable.

- b) n'est pas tenu d'être équipé de citernes à ballast séparé conformément aux prescriptions de la règle 13 de l'Annexe I du Protocole; *
- c) n'est pas tenu d'être équipé de citernes à ballast séparé conformément aux prescriptions de la règle 13 de l'Annexe I du Protocole mais satisfait auxdites prescriptions; *
- d) conformément aux dispositions de la règle 13C ou 13D de l'Annexe I du Protocole et ainsi qu'il est spécifié dans la partie C du présent Certificat, est exempté des prescriptions de la règle 13 de l'Annexe I du Protocole; *
- e) est équipé d'un système de nettoyage des citernes à cargaison utilisant le lavage au pétrole brut conformément aux dispositions de la règle 13B de l'Annexe I du Protocole, au lieu d'être muni de citernes à ballast séparé; *
- f) est équipé d'un système de citernes à ballast propre spécialisées conformément aux dispositions de la règle 13A de l'Annexe I du Protocole, au lieu d'être muni soit de citernes à ballast séparé, soit d'un système de nettoyage des citernes à cargaison utilisant le lavage au pétrole brut. *
4. Ce navire:
- a) est tenu d'être équipé d'un système de nettoyage des citernes à cargaison utilisant le lavage au pétrole brut conformément aux prescriptions du paragraphe 6) de la règle 13 de l'Annexe I du Protocole et satisfait auxdites prescriptions;*
- b) n'est pas tenu d'être équipé d'un système de nettoyage des citernes à cargaison utilisant le lavage au pétrole brut conformément aux prescriptions du paragraphe 6) de la règle 13 de l'Annexe I du Protocole.*

Citernes à ballast séparé**

Les citernes à ballast séparé sont réparties comme suit:

Citerne	Volume (m ³)	Citerne	Volume (m ³)

* Rayer la mention inutile.

** Supprimer si cette rubrique n'est pas applicable.

Dedicated Clean Ballast Tanks*

This ship is operating with dedicated clean ballast tanks until.....

 (date)

in accordance with the requirements of Regulation 13A of Annex I of the Protocol.

The dedicated clean ballast tanks are designated as follows:

Tank	Volume (m ³)	Tank	Volume (m ³)

Manual*

This is to certify that this ship has been supplied with:

- (a) a valid Dedicated Clean Ballast Tank Operation Manual in accordance with Regulation 13A of Annex I of the Protocol**
- (b) a valid Operations and Equipment Manual for Crude Oil Washing in accordance with Regulation 13B of Annex I of the Protocol*

Identification of the valid Manual

Signed
 (Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Identification of the valid Manual

Signed
 (Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

* Delete if not applicable.

** Delete as appropriate.

Citernes à ballast propre spécialisées*

Ce navire est exploité avec des citernes à ballast propre spécialisées jusqu'au conformément aux
(date)

prescriptions de la règle 13A de l'Annexe I du Protocole.

Les citernes à ballast propre spécialisées sont désignées comme suit:

Citerne	Volume (m ³)	Citerne	Volume (m ³)

Manuel*

Il est certifié qu'il existe à bord de ce navire:

- un exemplaire à jour du manuel d'exploitation des citernes à ballast propre spécialisées conformément à la règle 13A de l'Annexe I du Protocole;**
- un exemplaire à jour du manuel sur l'équipement et l'exploitation pour le lavage au pétrole brut conformément à la règle 13B de l'Annexe I du Protocole.**

Attestation de la présence à bord

d'un exemplaire à jour du manuel

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Attestation de la présence à bord

d'un exemplaire à jour du manuel

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

* Supprimer si cette rubrique n'est pas applicable.

** Rayer la mention inutile.

PART C – EXEMPTIONS*

This is to certify that this ship is:

- (a) solely engaged in trade between
and in accordance with
Regulation 13C of Annex I of the Protocol**; or
- (b) operating with special ballast arrangements in accordance with
Regulation 13D of Annex I of the Protocol**

and is therefore exempted from the requirements of Regulation 13
of Annex I of the Protocol.

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

This is to certify:

That the ship has been surveyed in accordance with Regulation 4
of Annex I of the Protocol of 1978 Relating to the International
Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, con-
cerning the prevention of pollution by oil; and

that the survey shows that the structure, equipment, systems, fittings,
arrangement and material of the ship and the condition thereof are
in all respects satisfactory and that the ship complies with the applic-
able requirements of Annex I of that Protocol.

This Certificate is valid until

subject to intermediate
survey(s) at intervals of

Issued at
(Place of issue of Certificate)

..... 19.....
(Signature of duly authorized official)

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

* Delete if not applicable.

** Delete as appropriate.

PARTIE C – EXEMPTIONS*

Il est certifié que ce navire:

- a) effectue uniquement des voyages entre et , conformément aux dispositions de la règle 13C de l'Annexe I du Protocole** ; ou
- b) est exploité avec des installations pour ballast spécial, conformément aux dispositions de la règle 13D de l'Annexe I du Protocole**

et est exempté en conséquence des prescriptions de la règle 13 de l'Annexe I du Protocole.

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Il est certifié

Que le navire a été visité conformément aux dispositions de la règle 4 de l'Annexe I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, en ce qui concerne la prévention de la pollution par les hydrocarbures; et

qu'à la suite de cette visite, il a été constaté que la structure, l'équipement, les systèmes, les aménagements, les installations, les matériaux et l'état du navire sont satisfaisants sous tous les rapports et que le navire est conforme aux dispositions pertinentes de l'Annexe I de ce protocole.

Le présent Certificat est valable jusqu'au

sous réserve de la (des) visite(s) intermédiaire(s) prévue(s) à intervalles de

Délivré à

(Lieu de délivrance du Certificat)

le 19..

(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

* Supprimer si cette rubrique n'est pas applicable.

** Rayer la mention inutile.

Intermediate survey

This is to certify that at an intermediate survey required by Regulation 4(1) (c) of Annex I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, this ship and the condition thereof were found to comply with the relevant provisions of that Protocol.

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

Next intermediate survey due

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

Next intermediate survey due

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

Next intermediate survey due

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Visite intermédiaire

Il est certifié que, lors d'une visite intermédiaire prescrite par la règle 4 1) c) de l'Annexe I du Protocole de 1978 de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les hydrocarbures, il a été constaté que le navire satisfaisait aux dispositions pertinentes de ce protocole.

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

Prochaine visite intermédiaire prévue

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

Prochaine visite intermédiaire prévue

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

Prochaine visite intermédiaire prévue

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Appendix III

FORM OF OIL RECORD BOOK

The following forms of Supplements to the Oil Record Book are added to the existing form:

Supplement 1

FORM OF SUPPLEMENT TO OIL RECORD BOOK FOR
OIL TANKERS OPERATED WITH DEDICATED
CLEAN BALLAST TANKS *

Name of ship

Distinctive number or letters

Total cargo carrying capacity cubic metres

Total dedicated clean ballast capacity cubic metres

The following tanks are designated as dedicated clean ballast tanks:

Tank	Volume (m ³)	Tank	Volume (m ³)

NOTE: The periods covered by the Supplement should be consistent with the periods covered by the Oil Record Book.

* This Supplement should be attached to the Oil Record Book for oil tankers operating with dedicated clean ballast tanks in accordance with Regulation 13A of Annex I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973. Other information as required should be entered in the Oil Record Book.

Appendice III

MODELE DE REGISTRE DES HYDROCARBURES

Ajouter au modèle actuel les modèles suivants de suppléments au registre des hydrocarbures:

Supplément 1

MODELE DE SUPPLEMENT AU REGISTRE DES HYDROCARBURES DES PETROLIERS EXPLOITES AVEC DES CITERNES A BALLAST PROPRE SPECIALISEES *

Nom du navire

Numéro ou lettres distinctifs

Capacité totale de chargement mètres cubes

Capacité totale des citernes à
ballast propre spécialisées mètres cubes

Les citernes suivantes sont désignées en tant que citernes à ballast propre spécialisées:

Citerne	Volume (m ³)	Citerne	Volume (m ³)

NOTE: Les périodes couvertes par le supplément devraient correspondre aux périodes couvertes par le registre des hydrocarbures.

* Le présent supplément devrait être joint au registre des hydrocarbures des pétroliers exploités avec des citernes à ballast propre spécialisées conformément aux dispositions de la règle 13A de l'Annexe I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires. Toutes autres informations nécessaires devraient être consignées dans le registre des hydrocarbures.

(A) Ballasting of dedicated clean ballast tanks

101.	Identity of tank (s) ballasted			
102.	Date and position of ship when water intended for flushing, or port ballast was taken to dedicated clean ballast tank (s)			
103.	Date and position of ship when pump (s) and lines were flushed to slop tank			
104.	Date and position of ship when additional ballast water was taken to dedicated clean ballast tank (s)			
105.	Date, time and position of ship when (a) valves to slop tank, (b) valves to cargo tanks, (c) other valves affecting the clean ballast system were closed			
106.	Quantity of clean ballast taken on board			

The undersigned certifies that, in addition to the above, all sea valves, cargo tank and pipeline connexions and connexions between tanks or inter-tank connexions, were secured on the completion of ballasting of dedicated clean ballast tanks.

Date of entry

Officer in charge

Master

A) Ballastage des citernes à ballast propre spécialisées

101.	Identification de la (des) citerne (s)			
102.	Date et position du navire au moment où l'eau destinée à être utilisée pour le nettoyage par chasse d'eau ou pour le ballastage du navire au port est admise dans la (les) citerne (s) de ballast propre spécialisée (s)			
103.	Date et position du navire au moment où la (les) pompe (s) et les tuyautages sont vidangés dans la citerne de décantation			
104.	Date et position du navire au moment où de l'eau de ballast supplémentaire est admise dans la (les) citerne (s) à ballast propre spécialisée (s)			
105.	Date, heure et position du navire au moment de la fermeture a) des vannes des citernes de décantation, b) des vannes des citernes à cargaison, c) des autres vannes qui influent sur le système des citernes à ballast propre			
106.	Quantité de ballast propre chargée à bord			

Le soussigné certifie qu'en plus des vannes ci-dessus, toutes les vannes ouvrant à la mer, tous les raccords des citernes et des tuyautages à cargaison ainsi que tous les raccords entre les citernes ont été assujettis à la fin du ballastage des citernes à ballast propre spécialisées.

Date

Officier responsable

Capitaine

(B) Discharge of clean ballast

107.	Identity of tank (s)			
108.	Date, time and position of ship at start of discharge of clean ballast (a) to sea, or (b) into reception facility			
109.	Date, time and position of ship upon completion of discharge to sea			
110.	Quantity discharged (a) to sea, or (b) into reception facility			
111.	Was the ballast water checked for oil contamination before discharge?			
112.	Was the discharge monitored during discharge by an oil content meter?			
113.	Was there any indication of oil contamination of the ballast water before or during discharge?			
114.	Date and position of ship when pump and lines were flushed after loading			

B) Rejet de ballast propre

107.	Identification de la (des) citerne (s)			
108.	Date, heure et position du navire au début du rejet de ballast propre a) à la mer, ou b) dans une installation de réception			
109.	Date, heure et position du navire à la fin du rejet à la mer			
110.	Quantité rejetée a) à la mer, ou b) dans une installation de réception			
111.	A-t-on vérifié avant le rejet que l'eau de ballast n'était pas polluée par les hydrocarbures?			
112.	A-t-on surveillé la teneur du rejet au moyen d'un détecteur d'hydrocarbures?			
113.	A-t-on relevé des traces d'hydrocarbures dans l'eau de ballast avant le rejet ou au cours de celui-ci?			
114.	Date et position du navire au moment du nettoyage par chasse d'eau de la pompe et des tuyautages après le chargement			

115.	Date, time and position of ship when (a) valves to slop tank, (b) valves to cargo tanks, (c) other valves affecting the clean ballast system were closed			
116.	Quantity of polluted water transferred to slop tank(s). (Identify slop tank(s))			

The undersigned certifies that, in addition to the above, all sea valves, overboard discharge valves, cargo tank and pipeline connexions and connexions between tanks or inter-tank connexions, were secured on completion of discharge of clean ballast and that the pump(s) and pipes designated for clean ballast operations were properly cleaned upon completion of discharge of clean ballast.

Date of entry

Officer in charge

Master

115.	Date, heure et position du navire au moment de la fermeture a) des vannes des citernes de décantation, b) des vannes des citernes à cargaison, c) des autres vannes qui influent sur le système des citernes à ballast propre			
116.	Quantité d'eau polluée déversée dans la (les) citerne(s) de décantation (identifier la (les) citerne(s) de décantation)			

Le soussigné certifie qu'en plus des vannes ci-dessus, toutes les vannes ouvrant à la mer, toutes les vannes de rejet par-dessus bord, tous les raccords des citernes et des tuyautages à cargaison ainsi que tous les raccords entre les citernes ont été assujettis à la fin du rejet de ballast propre et que la (les) pompe(s) et les tuyautages réservés aux opérations de ballast propre ont été convenablement nettoyés à la fin du rejet de ballast propre.

Date

Officier responsable

Capitaine

Supplement 2

**FORM OF SUPPLEMENT TO OIL RECORD BOOK FOR
CRUDE OIL TANKERS OPERATING WITH A CARGO TANK
CLEANING PROCEDURE USING CRUDE OIL WASHING ***

Name of ship

Distinctive number or letters

Total cargo carrying capacity cubic metres

Voyage from to

(Port(s)) (date) (Port(s)) (date)

NOTES: The periods covered by the supplement should be consistent with the periods covered by the Oil Record Book.

The cargo tanks crude oil washed should be those laid down in the Operations and Equipment Manual required by Regulation 13B (5) (a) of the Protocol.

A separate column should be used for each tank washed or water rinsed.

* This Supplement should be attached to the Oil Record Book for crude oil tankers operating with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing in accordance with Regulation 13B of Annex I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, and is intended to replace Section (e) of the Oil Record Book. Details of ballasting and deballasting and other information required should be entered in the Oil Record Book.

Supplément 2

**MODELE DE SUPPLEMENT AU REGISTRE DES
HYDROCARBURES DES TRANSPORTEURS DE PETROLE
BRUT EXPLOITES SELON UNE METHODE DE NETTOYAGE
DES CITERNES A CARGAISON UTILISANT LE LAVAGE
AU PETROLE BRUT ***

Nom du navire

Numéro ou lettres distinctifs

Capacité totale de chargement mètres cubes

Voyage en
provenance de à destination de
(port(s)) (date) (port(s)) (date)

NOTES: Les périodes couvertes par le supplément devraient correspondre aux périodes couvertes par le registre des hydrocarbures.

Les citernes à cargaison lavées au pétrole brut devraient être celles qui sont spécifiées dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation prescrit par la règle 13B 5) a) du Protocole.

Une colonne distincte devrait être utilisée pour chaque citerne lavée au pétrole brut ou rincée à l'eau.

* Le présent supplément devrait être joint au registre des hydrocarbures des transporteurs de pétrole brut exploités selon une méthode de nettoyage des citernes à cargaison utilisant le lavage au pétrole brut conformément à la règle 13B de l'Annexe I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et est destiné à remplacer la section e) du registre des hydrocarbures. Toutes précisions concernant le ballastage et le déballastage, ainsi que toutes autres informations nécessaires, devraient être consignées dans le registre des hydrocarbures.

(A) Crude oil washing

201.	Date when and port where crude oil washing was carried out or ship's position if carried out between two discharge ports				
202.	Identity of tank(s) washed (see Note 1)				
203.	Number of machines in use				
204.	Commenced washing (a) date and time (b) ullage				
205.	Washing pattern employed (see Note 2)				
206.	Washing line pressure				
207.	Completed or stopped washing (a) date and time (b) ullage				
208.	Remarks				

The tanks were washed in accordance with programmes given in the Operations and Equipment Manual (see Note 3) and confirmed dry on completion.

Date of entry Officer in charge
 Master

Note 1 When an individual tank has more machines than can be operated simultaneously, as described in the Operations and Equipment Manual, then the section being crude oil washed should be identified, e.g. No. 2 centre, forward section.

A) Lavage au pétrole brut

201.	Date et port où le lavage au pétrole brut a été effectué ou position du navire si le lavage a été effectué entre deux ports de déchargement				
202.	Identification de la (des) citerne(s) lavée(s) (voir note 1)				
203.	Nombre d'appareils utilisés				
204.	Commencement du lavage a) date et heure b) niveau				
205.	Méthode de lavage employée (voir note 2)				
206.	Pression dans les conduites utilisées pour le lavage				
207.	Fin ou interruption du lavage a) date et heure b) niveau				
208.	Observations				

Les citernes ont été lavées conformément aux programmes indiqués dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation (voir note 3) et leur assèchement a été vérifié à la fin de l'opération.

Date

Officier responsable

Capitaine

Note 1 Lorsqu'il n'est pas possible d'utiliser simultanément, conformément au manuel sur l'équipement et l'exploitation, tous les appareils dont une citerne déterminée est dotée, il conviendrait de préciser quelle est la section lavée au pétrole brut (par exemple, citerne centrale No 2, section avant).

Note 2 In accordance with the Operations and Equipment Manual, enter whether single-stage or multi-stage method of washing is employed. If multi-stage method is used, give the vertical arc covered by the machines and the number of times that arc is covered for that particular stage of the programme.

Note 3 If the programmes given in the Operations and Equipment Manual are not followed, then details must be given under Remarks.

(B) Water rinsing or flushing of tank bottoms

209.	Date and position of ship when rinsing or flushing was carried out				
210.	Identity of tank (s) and date				
211.	Volume of water used				
212.	Transferred to: (a) reception facilities (b) slop tank (s) (identify slop tank (s))				

Date of entry

Officer in charge

Master

- Note 2 Indiquer si la méthode employée est à une seule étape ou à plusieurs étapes, conformément au manuel sur l'équipement et l'exploitation. Dans ce dernier cas, indiquer l'arc vertical balayé par les appareils et le nombre de fois que cet arc est balayé au cours de cette étape déterminée du programme.
- Note 3 Si l'on ne se conforme pas aux programmes indiqués dans le manuel sur l'équipement et l'exploitation, des précisions doivent être fournies sous la rubrique „Observations”.

B) Rinçage à l'eau ou nettoyage par chasse d'eau des fonds de citernes

209.	Date et position du navire quand le rinçage ou le nettoyage par chasse d'eau a été effectué				
210.	Identification de la (des) citerne (s) et date				
211.	Volume d'eau utilisé				
212.	Déversement dans: a) des installations de réception b) une (des) citerne (s) de décantation (préciser la (les) citerne (s) de décantation utilisée (s))				

Date

Officier responsable

Capitaine

Supplément 3

**MODELE DE SUPPLEMENT AU REGISTRE DES
HYDROCARBURES DES PETROLIERS EFFECTUANT DES
VOYAGES PARTICULIERS ***

Nom du navire

Numéro ou lettres distinctifs

Capacité totale de chargement mètres cubes

Quantité minimale d'eau de ballast requise
en application des paragraphes 2) et 3) de
la règle 13 de l'Annexe I du Protocole mètres cubes

Voyages en provenance de à destination de
(port(s)) (port(s))

NOTE: Les périodes couvertes par le supplément devraient correspondre aux périodes couvertes par le registre des hydrocarbures.

* Le présent supplément devrait être joint au registre des hydrocarbures des pétroliers qui effectuent des voyages particuliers conformément aux dispositions de la règle 13C de l'Annexe I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires; il est destiné à remplacer les sections d), f), g) et i) du registre des hydrocarbures. Toutes autres informations nécessaires devraient être consignées dans le registre des hydrocarbures.

(A) Loading of ballast water

301.	Identity of tank (s) ballasted				
302.	Date and position of ship when ballasted				
303.	Total quantity of ballast loaded in cubic metres				
304.	Method of calculating ballast quantity				
305.	Remarks				
306.	Date and signature of officer in charge				
307.	Date and signature of Master				

(B) Re-allocation of ballast water within the ship

308.	Reason for re-allocation				
309.	Date and signature of officer in charge				
310.	Date and signature of Master				

A) Chargement de l'eau de ballast

301.	Identification de la (des) citerne (s)				
302.	Date et position du navire au moment du ballastage				
303.	Quantité totale de ballast chargée en mètres cubes				
304.	Méthode de calcul de la quantité de ballast				
305.	Observations				
306.	Signature de l'officier responsable et date de la signature				
307.	Signature du capitaine et date de la signature				

B) Nouvelle répartition de l'eau de ballast à bord du navire

308.	Motif de cette nouvelle répartition				
309.	Signature de l'officier responsable et date de la signature				
310.	Signature du capitaine et date de la signature				

(C) Ballast water discharge to reception facility

311.	Date and port (s) where ballast water was discharged				
312.	Name or designation of reception facility				
313.	Total quantity of ballast water discharged in cubic metres				
314.	Method of calculating ballast quantity				
315.	Date and signature of officer in charge				
316.	Date and signature of Master				
317.	Date, signature and stamp of port authority official				

C) Rejet de l'eau de ballast dans les installations de réception

311.	Date et port (s) où l'eau de ballast a été rejetée				
312.	Nom ou désignation de l'installation de réception				
313.	Quantité totale d'eau de ballast rejetée en mètres cubes				
314.	Méthode de calcul de la quantité de ballast				
315.	Signature de l'officier responsable et date de la signature				
316.	Signature du capitaine et date de la signature				
317.	Signature et cachet du fonctionnaire des autorités portuaires et date				

Annex II**REGULATIONS FOR THE CONTROL OF POLLUTION BY
NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK**

No change

Annex III**REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION
BY HARMFUL SUBSTANCES CARRIED BY SEAL IN
PACKAGED FORMS, OR IN FREIGHT CONTAINERS,
PORTABLE TANKS OR ROAD AND RAIL TANK WAGONS**

No change

Annex IV**REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF
POLLUTION BY SEWAGE FROM SHIPS**

No change

Annex V**REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF
POLLUTION BY GARBAGE FROM SHIPS**

No change

Annexe II**REGLES RELATIVES A LA PREVENTION DE LA POLLUTION
PAR LES SUBSTANCES LIQUIDES NOCIVES
TRANSPORTEES EN VRAC****Pas de changement****Annexe III****REGLES RELATIVES A LA PREVENTION DE LA POLLUTION
PAR LES SUBSTANCES NUISIBLES TRANSPORTEES PAR
MER EN COLIS, OU DANS DES CONTENEURS, DES
CITERNES MOBILES, DES CAMIONS-CITERNES
OU DES WAGONS-CITERNES****Pas de changement****Annexe IV****REGLES RELATIVES A LA PREVENTION DE LA POLLUTION
PAR LES EAUX USEES DES NAVIRES****Pas de changement****Annexe V****REGLES RELATIVES A LA PREVENTION DE LA POLLUTION
PAR LES ORDURES DES NAVIRES****Pas de changement**

C. VERTALING**Protocol van 1978 bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973**

De partijen bij dit Protocol,

Erkennend dat het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973, aanzienlijk kan bijdragen tot de bescherming van het mariene milieu tegen verontreiniging door schepen,

Tevens erkennend de noodzaak om het voorkomen en het bestrijden van verontreiniging van de zee door schepen, in het bijzonder door olietankschepen, verder te verbeteren,

Voorts erkennend de noodzaak om zo spoedig mogelijk en op een zo ruim mogelijke schaal uitvoering te geven aan de in Bijlage I bij bedoeld Verdrag vervatte voorschriften ter voorkoming van verontreiniging door olie,

Evenwel inziend de noodzaak om de toepassing van Bijlage II bij bedoeld Verdrag uit te stellen totdat bepaalde technische problemen op bevredigende wijze zijn opgelost,

Overwegend dat dit doel het best kan worden bereikt door het sluiten van een Protocol bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973,

Zijn overeengekomen als volgt:

Artikel I*Algemene verplichtingen*

1. De Partijen bij dit Protocol verbinden zich uitvoering te geven aan de bepalingen van:

(a) dit Protocol en de Bijlage daarbij, die een integrerend deel van dit Protocol vormt; en

(b) het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973 (hierna te noemen „het Verdrag”), behoudens de wijzigingen en aanvullingen vermeld in dit Protocol.

2. De bepalingen van het Verdrag en dit Protocol worden te zamen beschouwd en uitgelegd als een en dezelfde akte.

3. Iedere verwijzing naar dit Protocol vormt tevens een verwijzing naar de Bijlage daarbij.

Artikel II

Uitvoering van Bijlage II bij het Verdrag

1. Niettegenstaande het bepaalde in artikel 14, eerste lid, van het Verdrag komen de Partijen bij dit Protocol overeen dat zij door de bepalingen van Bijlage II bij het Verdrag niet zijn gebonden gedurende een tijdvak van drie jaar te rekenen van de datum van inwerkingtreding van dit Protocol of gedurende een langer tijdvak waartoe mocht worden besloten door een twee derde meerderheid van de Partijen bij dit Protocol in de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu (hierna te noemen „de Commissie”) van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (hierna te noemen „de Organisatie”).

2. Gedurende het tijdvak bepaald in het eerste lid van dit artikel zijn de Partijen bij dit Protocol noch gebonden door verplichtingen, noch gerechtigd aanspraak te maken op voorrechten krachtens het Verdrag ten aanzien van kwesties verband houdend met Bijlage II bij het Verdrag en heeft iedere in het Verdrag voorkomende verwijzing naar de Partijen niet betrekking op de Partijen bij dit Protocol voor zover het kwesties betreft die verband houden met bedoelde Bijlage.

Artikel III

Verstreken van inlichtingen

De tekst van artikel 11, eerste lid, letter (b), van het Verdrag wordt vervangen door de volgende tekst:

„een lijst van benoemde experts of van erkende organisaties die gemachtigd zijn namens de Partij op te treden bij de uitvoering van aangelegenheden verband houdend met het ontwerp, de bouw, de uitrusting en het gebruik van schepen die schadelijke stoffen vervoeren overeenkomstig de bepalingen van de Voorschriften, welke lijst aan de Partijen wordt verstrekt ter voorlichting van hun ambtenaren. De Administratie licht derhalve de Organisatie in omtrent de bijzondere verantwoordelijkheden en de voorwaarden verbonden aan de bevoegdheden van benoemde experts of erkende organisaties.”

Artikel IV

Ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring en toetreding

1. Dit Protocol staat van 1 juni 1978 tot 31 mei 1979 op de zetel van de Organisatie open voor ondertekening en blijft daarna openstaan voor toetreding. Staten kunnen Partij bij dit Protocol worden door:

(a) ondertekening zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of

(b) ondertekening onder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, gevolgd door bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of

(c) toetreding.

2. Bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding geschiedt door nederlegging van een daartoe strekkende akte bij de Secretaris-Generaal van de Organisatie.

Artikel V

Inwerkingtreding

1. Dit Protocol treedt in werking twaalf maanden na de datum waarop niet minder dan vijftien Staten waarvan de koopvaardijvloeten te zamen ten minste vijftig procent vormen van de bruto tonnage van de wereldkoopvaardijvloot, Partij bij dit Protocol zijn geworden overeenkomstig artikel IV van dit Protocol.

2. Iedere akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding nedergelegd na de datum waarop dit Protocol in werking treedt, wordt van kracht drie maanden na de datum van nederlegging.

3. Na de datum waarop een wijziging op dit Protocol wordt geacht te zijn aanvaard overeenkomstig artikel 16 van het Verdrag, heeft iedere nedergelegde akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding betrekking op dit Protocol zoals gewijzigd.

Artikel VI

Wijzigingen

De procedures bepaald in artikel 16 van het Verdrag ten aanzien van wijzigingen van de artikelen van het Verdrag, van een Bijlage en van een Aanhangsel van een Bijlage bij het Verdrag gelden respectievelijk voor de wijzigingen van de artikelen van dit Protocol, van de Bijlage en van een Aanhangsel van de Bijlage bij dit Protocol.

Artikel VII

Opzegging

1. Dit Protocol kan door iedere Partij bij dit Protocol te allen tijde worden opgezegd na verloop van vijf jaar te rekenen van de datum waarop het Protocol voor die Partij in werking is getreden.

2. Opzegging geschiedt door nederlegging van een akte van opzegging bij de Secretaris-Generaal van de Organisatie.

3. Een opzegging wordt van kracht twaalf maanden na ontvangst van de kennisgeving door de Secretaris-Generaal van de Organisatie,

dan wel na het verstrijken van een langer tijdvak indien zulks in de kennisgeving is aangeduid.

Artikel VIII

Depositaris

1. Dit Protocol wordt nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Organisatie (hierna te noemen „de depositaris”).

2. De depositaris:

(a) doet alle Staten die dit Protocol hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden, mededeling van:

- (i) iedere nieuwe ondertekening of nederlegging van een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, met vermelding van de datum daarvan;
- (ii) de datum van inwerkingtreding van dit Protocol;
- (iii) de nederlegging van iedere akte van opzegging van dit Protocol, met vermelding van de datum waarop deze is ontvangen alsmede van de datum waarop de opzegging van kracht wordt;
- (iv) ieder besluit genomen overeenkomstig artikel II, eerste lid, van dit Protocol;

(b) zendt voor eensluidend gewaarmerkte afschriften van dit Protocol aan alle Staten die het Protocol hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden.

3. Zodra dit Protocol in werking treedt, wordt een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift door de depositaris toegezonden aan het Secretariaat van de Verenigde Naties ter registratie en publikatie, overeenkomstig artikel 102 van het Handvest der Verenigde Naties.

Artikel IX

Talen

Dit Protocol is opgesteld in een enkel exemplaar, in de Engelse, de Franse, de Russische en de Spaanse taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek. Er worden officiële vertalingen vervaardigd in de Arabische, de Duitse, de Italiaanse en de Japanse taal en deze worden nedergelegd bij het ondertekende oorspronkelijke exemplaar.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, dit Protocol hebben ondertekend.

GEDAAN te Londen, de zeventiende februari negentienhonderd achtenzeventig.

(Voor de ondertekeningen zie blz. 10 van dit Tractatenblad.)

Bijlage**WIJZIGINGEN EN TOEVOEGINGEN OP HET INTERNATIONAAL VERDRAG TER VOORKOMING VAN VERONTREINIGING DOOR SCHEPEN, 1973****Bijlage I****Voorschriften ter voorkoming van verontreiniging door olie****Voorschrift 1***Omschrijvingen*

Leden 1 tot en met 7 – Geen wijziging

De bestaande tekst van lid 8 wordt vervangen door de navolgende:

8. (a) wordt onder „belangrijke verbouwing” verstaan de verbouwing van een bestaand schip:

- (i) welke de afmetingen of het laadvermogen van het schip in belangrijke mate wijzigt; of
- (ii) welke het type van het schip wijzigt; of
- (iii) welke naar het oordeel van de Administratie voornamelijk is gericht op het verlengen van de levensduur van het schip; of
- (iv) welke anderszins het schip zodanig verandert, dat het, indien het een nieuw schip betrof, daardoor zou worden onderworpen aan de bepalingen van dit Protocol, waaraan het als bestaand schip niet zou zijn onderworpen.

(b) wordt, ongeacht het bepaalde onder a van dit lid, een verbouwing van een bestaand olietankschip met een draagvermogen van 20.000 ton en meer, met het doel aan de bepalingen van Voorschrift 13 van deze Bijlage te voldoen, niet beschouwd als een belangrijke verbouwing voor de toepassing van deze Bijlage.

Leden 9 tot en met 22 – Geen wijziging

De bestaande tekst van lid 23 wordt vervangen door de navolgende:

23. is „leeg scheepsgewicht”: de waterverplaatsing van een schip in tonnen van 1000 kg, zonder lading, brandstof, smeerolie, ballastwater, zoet water en ketelwater in tanks, gebruiksvoorraden, en zonder passagiers, bemanning en hun bezittingen.

Leden 24 en 25 – Geen wijziging

De volgende leden worden toegevoegd aan de bestaande tekst:

26. wordt, ongeacht het bepaalde in het zesde lid van dit Voorschrift, voor de toepassing van de Voorschriften 13, 13 B, 13 E en 18, vijfde lid, van deze Bijlage onder een „nieuw olietankschip” verstaan een olietankschip:

- (a) waarvoor het bouwcontract is geplaatst na 1 juni 1979; of
- (b) waarvan bij het ontbreken van een bouwcontract de kiel is gelegd of dat zich in een soortgelijk stadium van de bouw bevindt na 1 januari 1980; of
- (c) dat na 1 juni 1982 wordt opgeleverd; of
- (d) dat een belangrijke verbouwing heeft ondergaan:
 - (i) waarvoor het contract is geplaatst na 1 juni 1979; of
 - (ii) waarvoor bij het ontbreken van een contract de verbouwing na 1 januari 1980 is begonnen; of
 - (iii) die na 1 juni 1982 is voltooid,

met dien verstande dat voor olietankschepen met een draagvermogen van 70.000 ton en meer de omschrijving in het zesde lid van dit Voorschrift van toepassing is met betrekking tot het eerste lid van Voorschrift 13 van deze Bijlage.

27. wordt, ongeacht het bepaalde in het zevende lid van dit Voorschrift, voor de toepassing van de Voorschriften 13, 13 A, 13 B, 13 C, 13 D en 18, zesde lid, van deze Bijlage onder een „bestaand olietankschip” een olietankschip bedoeld dat niet is een nieuw olietankschip als omschreven in het zesentwintigste lid van dit Voorschrift.

28. wordt onder „ruwe olie” verstaan elke olie die in natuurlijke staat in de grond voorkomt en al dan niet behandeld is om deze geschikt te maken voor het transport, en omvat:

- (a) ruwe olie waaruit bepaalde lichte fracties kunnen zijn verwijderd; en
- (b) ruwe olie waaraan bepaalde lichte fracties kunnen zijn toegevoegd.

29. wordt onder „ruwe olietankschip” verstaan een olietankschip gebruikt voor het regelmatig vervoer van ruwe olie.

30. wordt onder „produktentankschip” verstaan een olietankschip gebruikt voor het vervoer van olie anders dan ruwe olie.

Voorschriften 2 en 3 – Geen wijziging

Voorschrift 4

Onderzoeken en inspecties

De bestaande tekst van Voorschrift 4 wordt vervangen door de navolgende:

1. Alle olietankschepen met een bruto-inhoud van 150 register-ton en meer, alsmede alle andere schepen met een bruto-inhoud van 400 registerton en meer, dienen de hieronder aangegeven onderzoeken te ondergaan:

(a) Een eerste onderzoek voordat het schip in dienst wordt gesteld of voordat het Certificaat, als vereist volgens de bepalingen van Voorschrift 5 van deze Bijlage, voor het eerst wordt uitgereikt; dit omvat een volledig onderzoek van de bouw, de uitrusting, installaties, voorzieningen en materialen voor zover deze vallen onder de bepalingen van deze Bijlage. Dit onderzoek moet zodanig zijn dat het zeker is dat de bouw, de uitrusting, installatie, voorzieningen en materialen volledig voldoen aan de betreffende voorschriften van deze Bijlage.

(b) Periodieke onderzoeken met door de Administratie vast te stellen tussenpozen die echter niet langer mogen zijn dan 5 jaar, ten einde te verzekeren dat de bouw, de uitrusting, installaties, voorzieningen en materialen volledig voldoen aan de voorschriften van deze Bijlage.

(c) Ten minste één tussentijds onderzoek gedurende de geldigheidsduur van het Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging door Olie, ten einde te verzekeren dat de uitrusting en de bijbehorende pompsystemen en pijpleidingen, met inbegrip van systemen voor het bewaken en regelen van het lozen van olie en voor het schoonmaken van tanks met ruwe olie, de olieafscheider en de oliefiltersystemen, volledig voldoen aan de van toepassing zijnde voorschriften van deze Bijlage en in goede staat verkeren. Wanneer slechts één tussentijds onderzoek wordt verricht gedurende de geldigheidsduur van enig certificaat, moet dit worden gehouden niet meer dan zes maanden voor, en niet meer dan zes maanden na het tijdstip halverwege de geldigheidsduur van het certificaat. Van deze tussentijdse onderzoeken wordt aantekening gehouden op het Certificaat afgegeven krachtens Voorschrift 5 van deze Bijlage.

2. De Administratie stelt passende maatregelen vast voor schepen die niet vallen onder de bepalingen van het eerste lid van dit Voorschrift, ten einde te verzekeren dat aan de van toepassing zijnde bepalingen van deze Bijlage wordt voldaan.

3. (a) Onderzoeken van schepen moeten voorzover het de toepassing van de Voorschriften van deze Bijlage betreft, worden uitgevoerd door ambtenaren van de Administratie. De Administratie kan echter deze onderzoeken toevertrouwen hetzij aan deskundigen die voor dat doel zijn aangewezen, hetzij aan door haar erkende organisaties.

(b) De Administratie dient regelingen te treffen voor het houden van inspecties op ongezette tijden, uit te voeren tijdens de geldigheidsduur van het certificaat. Dergelijke inspecties dienen om ervan verzekerd te zijn dat het schip en zijn uitrusting volledig geschikt blijven voor de dienst waarvoor het schip is bestemd. De inspecties kunnen worden uitgevoerd door haar eigen inspectiedienst, of door aan-

gewezen deskundigen of erkende organisaties of door andere Partijen op verzoek van de Administratie. Indien de Administratie, onder de bepalingen van het eerste lid van dit Voorschrift, verplichte jaarlijkse onderzoeken instelt, zijn de hierboven vermelde inspecties op ongezette tijden niet voorgeschreven.

(c) Een Administratie die deskundigen aanwijst of organisaties erkent voor het uitvoeren van onderzoeken en inspecties zoals aangegeven onder a en b van dit lid, dient iedere aangewezen deskundige of erkende organisatie ten minste te machtigen om:

- (i) reparaties aan een schip te verlangen; en
- (ii) onderzoeken en inspecties uit te voeren indien de bevoegde autoriteiten in een Havenstaat hierom verzoeken.

De Administratie zal de Organisatie inlichten betreffende de bijzondere verantwoordelijkheden en voorwaarden verbonden aan de bevoegdheden die zijn opgedragen aan de benoemde deskundigen of erkende organisaties, ter verspreiding onder de Partijen van dit Protocol voor informatie van hun ambtenaren.

(d) Wanneer een aangewezen deskundige of erkende organisatie beslist dat de toestand van schip en uitrusting in belangrijke mate afwijkt van de gegevens vermeld op het certificaat of zodanig is dat het schip ongeschikt is om naar zee te vertrekken zonder een onredelijk gevaar voor schade aan het mariene milieu te vormen, dient een dergelijke deskundige of organisatie onmiddellijk maatregelen te nemen dat hierin verbetering wordt gebracht en te zijner tijd de Administratie in te lichten.

Indien dergelijke verbeteringen niet worden aangebracht moet het Certificaat worden ingetrokken en de Administratie onmiddellijk worden ingelicht; indien het schip in een haven van een andere Partij ligt, moeten ook de bevoegde autoriteiten van de Havenstaat onmiddellijk worden ingelicht.

Wanneer een ambtenaar van de Administratie, een aangewezen deskundige of een erkende organisatie de bevoegde autoriteiten van de Havenstaat waar het schip ligt, heeft ingelicht, dient de Regering van die Havenstaat een dergelijke ambtenaar, deskundige of organisatie alle nodige hulp te verlenen om hun verplichtingen, voortvloeiende uit dit Voorschrift, uit te voeren.

Wanneer toepasselijk dient de Regering van de betrokken Havenstaat erop toe te zien dat het schip niet vertrekt alvorens het zonder onredelijk gevaar voor schade aan het mariene milieu naar zee kan gaan danwel de haven kan verlaten met het doel naar een geschikte reparatiewerf te gaan.

(e) In elk geval garandeert de betrokken Administratie geheel de volledigheid en doeltreffendheid van de onderzoeken en inspecties, en dient zij de nodige maatregelen te nemen om ervan verzekerd te zijn dat aan deze verplichtingen wordt voldaan.

4. (a) De toestand van schip en uitrusting dient te worden gehandhaafd in overeenstemming met het bepaalde in dit Protocol om zeker te stellen dat het schip in alle opzichten geschikt blijft om zonder een onredelijk gevaar voor schade aan het mariene milieu naar zee te vertrekken.

(b) Nadat een onderzoek van het schip krachtens het eerste lid van dit Voorschrift is voltooid, mag zonder toestemming van de Administratie geen verandering worden aangebracht in de bouw, uitrusting, installaties, voorzieningen en materialen die door het onderzoek worden gedekt, behalve indien het gaat om onmiddellijke vervanging van dergelijke uitrusting en installaties.

(c) Wanneer een schip een ongeval overkomt, of gebreken worden geconstateerd die de hechtheid van het schip of de doelmatigheid of volledigheid van de uitrusting, vallende onder de bepalingen van deze Bijlage, in belangrijke mate beïnvloeden dient de kapitein of de eigenaar van het schip de Administratie, de erkende organisatie of de aangewezen deskundige die verantwoordelijk is voor de afgifte van het betrokken Certificaat, zo spoedig mogelijk in te lichten. In een dergelijk geval dient door laatstgenoemden te worden onderzocht of een onderzoek als bedoeld in het eerste lid van dit Voorschrift, noodzakelijk is. Indien het schip zich in een haven van een andere Partij bevindt, dient de kapitein of de eigenaar eveneens onmiddellijk de bevoegde autoriteiten van de Havenstaat in te lichten en dient de aangewezen deskundige of de erkende organisatie na te gaan of een dergelijke melding heeft plaatsgevonden.

Voorschriften 5, 6 en 7

In de bestaande tekst van deze Voorschriften dienen alle verwijzingen naar „(1973)” met betrekking tot het Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging door Olie te vervallen.

Voorschrift 8

Geldigheidsduur van het Certificaat

De bestaande tekst van Voorschrift 8 wordt vervangen door de navolgende:

1. Een Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging door Olie wordt afgegeven voor een door de Administratie vastgestelde tijdsduur, die niet langer zal zijn dan vijf jaar na datum van afgifte, met dien verstande dat voor een olietankschip, voorzien van aangewezen schone ballasttanks voor een beperkte termijn zoals vermeld in Voorschrift 13 van deze Bijlage, de geldigheidsduur van het Certificaat de vervaldatum van de aldus vermelde termijn niet mag overschrijden.

2. Een Certificaat is niet langer geldig indien belangrijke wijzigingen zonder toestemming van de Administratie zijn aangebracht in de voorgeschreven bouw, uitrusting, installaties, voorzieningen of materialen, behalve indien het gaat om onmiddellijke vervanging van deze uitrusting of installaties, of indien tussentijdse onderzoeken zoals bedoeld in Voorschrift 4 onder (1) (c) niet zijn verricht.

3. Een Certificaat uitgereikt aan een schip verliest ook zijn geldigheid wanneer het schip onder de vlag van een andere Staat wordt gebracht. Een nieuw Certificaat mag alleen worden uitgereikt wanneer de Regering die dit uitreikt, er volledig van overtuigd is dat het schip voldoet aan het bepaalde in Voorschrift 4 onder (4) (a) en (b) van deze Bijlage.

Indien het een overdracht tussen Partijen betreft, zal de Regering van de Partij welker vlag het schip oorspronkelijk gerechtigd was te voeren, indien dit binnen drie maanden na de overdracht wordt verzocht, zo spoedig mogelijk een afschrift van het Certificaat, dat het schip bezat vóór de overdracht, en, indien beschikbaar, afschriften van de betreffende onderzoeksrapporten, aan de Administratie toezenden.

Voorschriften 9 tot en met 12 – Geen wijziging

De bestaande tekst van Voorschrift 13 wordt vervangen door de navolgende:

Voorschrift 13

Gescheiden Ballast Tanks, Aangewezen Schone Ballast Tanks en Ruwe Olie Wasmethode

Behoudens het bepaalde in de Voorschriften 13C en 13D van deze Bijlage, dienen olietankschepen te voldoen aan de eisen van dit Voorschrift.

Nieuwe olietankschepen met een draagvermogen van 20.000 ton en meer

1. Elk nieuw ruwe olietankschip met een draagvermogen van 20.000 ton en meer en elk nieuw produktentankschip met een draagvermogen van 30.000 ton en meer dient te worden voorzien van gescheiden ballasttanks en te voldoen aan het bepaalde in het tweede, derde en vierde lid, of, indien toepasselijk, aan het bepaalde in het vijfde lid van dit Voorschrift.

2. De capaciteit van de gescheiden ballasttanks dient zodanig te worden bepaald, dat het schip veilig kan varen tijdens ballastreizen, zonder gebruik te behoeven te maken van olietanks voor ballastwater, behoudens het bepaalde in het derde of vierde lid van dit Voorschrift.

In alle gevallen dient de capaciteit van de gescheiden ballasttanks echter ten minste zodanig te zijn, dat in elke ballasttoestand gedurende elk deel van de reis met inbegrip van de toestand van ledig gewicht plus uitsluitend gescheiden ballast, de diepgang en trim van het schip aan elk van de volgende voorwaarden voldoen:

(a) de midscheepse diepgang naar de mal gemeten (md) in meters (zonder rekening te houden met enige vervorming van het schip) dient niet minder te zijn dan

$$md = 2.0 + 0.02 L;$$

(b) de diepgangen bij de voor- en achterloodlijnen dienen overeen te komen met die verkregen door op de midscheepse diepgang (md) bepaald onder (a) van dit lid, een trim achterover toe te passen van niet meer dan 0,015 L; en

(c) de diepgang bij de achterloodlijn dient in geen geval minder te zijn dan noodzakelijk is voor de volledige onderdompeling van de schroef (schroeven).

3. Ballastwater dient in geen geval in ladingtanks te worden vervoerd, behalve tijdens de zelden voorkomende reizen waarbij de weersomstandigheden dermate slecht zijn dat, naar het oordeel van de kapitein, de veiligheid van het schip vereist dat er extra ballastwater in ladingtanks wordt vervoerd. Dit extra ballastwater dient te worden behandeld en geloosd volgens het bepaalde in Voorschrift 9 van deze Bijlage en overeenkomstig de vereisten van Voorschrift 15 van deze Bijlage, en er dient aantekening van te worden gehouden in het Oliejournaal zoals bedoeld in Voorschrift 20 van deze Bijlage.

4. Wanneer het nieuwe ruwe olietankschepen betreft mag de aanvullende ballast, toegestaan ingevolge het bepaalde in het derde lid van dit Voorschrift, alleen worden vervoerd in ladingtanks indien deze vóór vertrek uit een loshaven of ligplaats zijn schoongemaakt met ruwe olie overeenkomstig het bepaalde in Voorschrift 13 B van deze Bijlage.

5. In afwijking van het bepaalde in het tweede lid van dit Voorschrift dienen de gescheiden ballasttoestanden van olietankschepen met een lengte van minder dan 150 meter ten genoegen van de Administratie te zijn.

6. Op elk nieuw ruwe olietankschip met een draagvermogen van 20.000 ton en meer dient een methode voor schoonmaken van de ladingtanks te worden toegepast waarbij gebruik wordt gemaakt van het wassen met ruwe olie. De Administratie dient, binnen één jaar nadat het tankschip voor de eerste maal wordt gebruikt voor het vervoer van ruwe olie, of, indien dit tijdstip later valt, bij het einde van de derde reis waarop ruwe olie, geschikt voor de ruwe olie wasmethode, wordt vervoerd, de nodige maatregelen te nemen om ervan

verzekerd te zijn dat de methode volledig voldoet aan de vereisten van Voorschrift 13 B van deze Bijlage. Tenzij een dergelijk olietankschip ruwe olie vervoert die niet geschikt is voor de ruwe olie wasmethode, dient het olietankschip de methode toe te passen in overeenstemming met de vereisten van voornoemd Voorschrift.

Bestaande ruwe olietankschepen met een draagvermogen van 40.000 ton en meer

7. Behoudens het bepaalde in het achtste en negende lid van dit Voorschrift moet elk bestaande ruwe olietankschip van 40.000 ton draagvermogen en meer zijn voorzien van gescheiden ballasttanks en voldoen aan de vereisten van het tweede en derde lid van dit Voorschrift vanaf de datum van inwerkingtreding van dit Protocol.

8. Bestaande ruwe olietankschepen als bedoeld in het zevende lid van dit Voorschrift mogen, in plaats van te zijn voorzien van gescheiden ballasttanks, een ladingtank wasmethode toepassen waarbij gebruik wordt gemaakt van het wassen met ruwe olie in overeenstemming met de vereisten van Voorschrift 13 B van deze Bijlage, tenzij de ruwe olietanker bestemd is om gebruikt te worden voor het vervoer van ruwe olie die ongeschikt is voor de ruwe olie wasmethode.

9. Bestaande olietankschepen als bedoeld in het zevende of achtste lid van dit Voorschrift mogen, in plaats van te zijn uitgerust met gescheiden ballasttanks of de ladingtank wasmethode toe te passen waarbij gewassen wordt met ruwe olie, aangewezen schone ballasttanks gebruiken, in overeenstemming met de vereisten van Voorschrift 13 A van deze Bijlage, gedurende het navolgende tijdvak:

(a) ruwe olietankschepen met een draagvermogen van 70.000 ton en meer: tot twee jaar na de datum van inwerkingtreding van dit Protocol, en

(b) ruwe olietankschepen met een draagvermogen van meer dan 40.000 en minder dan 70.000 ton: tot vier jaar na de datum van inwerkingtreding van dit Protocol.

Bestaande produktentankschepen met een draagvermogen van 40.000 ton en meer

10. Vanaf de datum van inwerkingtreding van dit Protocol dient elk bestaand produktentankschip met een draagvermogen van 40.000 ton en meer te zijn voorzien van gescheiden ballasttanks en te voldoen aan de vereisten in het tweede en derde lid van dit Voorschrift, of, naar keuze, de aangewezen schone ballasttanks-methode toe te passen in overeenstemming met de vereisten van Voorschrift 13 A van deze Bijlage.

Een olietankschip gekwalificeerd als een gescheiden ballasttankschip.

11. Elk olietankschip dat niet behoeft te worden voorzien van gescheiden ballasttanks in overeenstemming met het eerste, zevende of tiende lid van dit Voorschrift, kan echter worden gekwalificeerd als gescheiden ballasttankschip indien het schip voldoet aan de vereisten van respectievelijk het tweede en derde of vijfde lid van dit Voorschrift.

Voorschrift 13 A

Voorschriften voor Olietankschepen met Aangewezen Schone Ballast Tanks

1. Een olietankschip dat aangewezen schone ballasttanks gebruikt in overeenstemming met de vereisten van Voorschrift 13(9) of (10) van deze Bijlage, dient voldoende tankcapaciteit, uitsluitend aangewezen voor het vervoeren van schone ballast zoals omschreven in Voorschrift 1 (16) van deze Bijlage, te bezitten om te voldoen aan de vereisten in het tweede en derde lid van Voorschrift 13 van deze Bijlage.

2. De voorzieningen en operationele werkwijze voor aangewezen schone ballasttanks dienen te voldoen aan de vereisten vastgesteld door de Administratie. Deze vereisten moeten tenminste omvatten alle voorzieningen van de specificaties voor Olie Tankschepen met Aangewezen Schone Ballast Tanks zoals aangenomen in Resolutie 14 van de Internationale Conferentie voor Tanker Veiligheid en Voorkoming van Verontreiniging, 1978, en zoals deze herzien kan worden door de Organisatie.

3. Een olietankschip dat aangewezen schone ballasttanks gebruikt moet zijn uitgerust met een oliegehaltemeter, goedgekeurd door de Administratie op basis van de specificaties aanbevolen door de Organisatie *, die controle van het oliegehalte van het ballastwater dat geloosd wordt mogelijk maakt. De oliegehaltemeter mag niet later worden aangebracht dan tijdens het eerste vastgestelde bezoek aan een scheepswerf volgend op de inwerkingtreding van dit Protocol. Totdat de oliegehaltemeter is aangebracht moet, onmiddellijk voordat ballast geloosd wordt, door middel van een onderzoek van het ballastwater in aangewezen tanks worden vastgesteld dat vermening met olie niet heeft plaatsgevonden.

4. Elk olietankschip uitgerust met aangewezen schone ballasttanks moet zijn voorzien van:

* Zie „Aanbeveling voor Internationale Uitvoering en Test Specificaties voor Olie-Waterafscheiders en Oliegehaltemeters” aangenomen door de Organisatie in Resolutie A 393 (X).

(a) een Aangewezen Schoon Ballast Tank Handboek waarin het systeem beschreven staat en dat de operationele werkwijze aangeeft. Dit handboek dient ten genoegen van de Administratie te zijn en moet alle informatie bevatten die is opgenomen in de Specificaties genoemd in het tweede lid van dit Voorschrift. Wanneer een wijziging wordt aangebracht die het aangewezen schone ballasttanksysteem beïnvloedt dient het handboek overeenkomstig te worden herzien; en

(b) een Aanvulling op het Oliejournaal, genoemd in Voorschrift 20 van deze Bijlage, en zoals dat wordt beschreven in Aanvulling 1 op Aanhangsel III van deze Bijlage. De Aanvulling moet blijvend bevestigd zijn aan het Oliejournaal.

Voorschrift 13 B

Vereisten voor de Ruwe Olie Wasmethode

1. Elk systeem voor het wassen met ruwe olie dat vereist is ingevolge Voorschrift 13 (6) en (8) van deze Bijlage moet voldoen aan het bepaalde in dit Voorschrift.

2. De installatie om met ruwe olie te wassen met de bijbehorende uitrusting en voorzieningen moet voldoen aan de vereisten gesteld door de Administratie. Deze vereisten dienen ten minste te bevatten alle voorzieningen vermeld in de Specificatie voor het Ontwerp, Werkwijze en Controle van Ruwe Olie Wassystemen aangenomen in Resolutie 15 van de Internationale Vergadering voor Tanker Veiligheid en Voorkoming van Verontreiniging, 1978, en zoals deze herzien kunnen worden door de Organisatie.

3. Een inert-gasinstallatie moet zijn aangesloten op elke tank en sloptank in overeenstemming met de betreffende Voorschriften van Hoofdstuk II-2 van het Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, 1974, zoals gewijzigd en aangevuld bij het Protocol van 1978 betreffende het Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, 1974.

4. Met betrekking tot het ballasten van ladingtanks dienen voldoende ladingtanks met ruwe olie te zijn gewassen alvorens de ballastreis aanvangt zodat, rekening houdend met het vaarschema van het tankschip en de te verwachten weersomstandigheden, ballastwater alleen wordt vervoerd in tanks die met ruwe olie zijn gewassen.

5. Elk olietankschip uitgerust met een systeem voor het wassen met ruwe olie moet zijn voorzien van:

(a) een handboek waarin het systeem en de uitrusting beschreven staat en waarin de werkwijze wordt uiteengezet. Dit handboek dient

ten genoeg van de Administratie te zijn en moet alle informatie bevatten die is opgenomen in de Specificaties genoemd in lid 2 van dit Voorschrift. Wanneer een wijziging wordt aangebracht die het systeem voor het wassen met ruwe olie beïnvloedt dient het handboek overeenkomstig te worden herzien; en

(b) een Aanvulling op het Oliejournaal genoemd in Voorschrift 20 van deze Bijlage, welke Aanvulling wordt beschreven in Aanvulling 2 op Aanhangsel III van deze Bijlage. De Aanvulling moet blijvend zijn bevestigd aan het Oliejournaal.

Voorschrift 13 C

Bestaande tankschepen ingezet op bepaalde reizen

1. Behoudens het bepaalde in het tweede en derde lid van dit Voorschrift, zijn Voorschrift 13 (7) tot (10) van deze Bijlage niet van toepassing op een bestaand olietankschip dat alleen wordt ingezet op bepaalde reizen tussen:

(a) havens of ligplaatsen binnen een Staat die Partij is bij dit Protocol,

(b) havens of ligplaatsen van Staten die Partij zijn bij dit Protocol, of wanneer:

- (i) de reis geheel plaatsvindt binnen een Bijzonder Gebied als omschreven in Voorschrift (10) (1) van deze Bijlage, of
- (ii) de reis geheel plaatsvindt binnen andere grenzen vastgesteld door de Organisatie.

2. Het bepaalde van het eerste lid van dit Voorschrift is slechts van toepassing wanneer de havens of ligplaatsen waar lading wordt ingenomen voor dergelijke reizen, zijn voorzien van ontvangstinrichtingen die toereikend zijn voor het ontvangen en verwerken van alle ballast en tankwaswater van olietankschepen die van deze havens of ligplaatsen gebruik maken, en aan de navolgende voorwaarden is voldaan:

(a) behoudens de uitzonderingen vervat in Voorschrift 11 van deze Bijlage moet alle ballastwater, schoon ballastwater en residuen van het tankwassen daarbij inbegrepen, aan boord worden gehouden en de aantekening in het betreffende Deel van de Aanvulling op het Oliejournaal genoemd in het derde lid van dit Voorschrift wordt geïdentificeerd door de bevoegde autoriteit van de Havenstaat;

(b) tussen de Administratie en de Regeringen van de Havenstaten genoemd in de sub-leden (1) (a) of (b) van dit Voorschrift moet overeenstemming zijn bereikt met betrekking tot het gebruik van een bestaand olietankschip op een bepaalde reis;

(c) de toereikendheid van de ontvangstinrichting in voornoemde havens en ligplaatsen dient, overeenkomstig de van toepassing zijnde

bepalingen van deze Bijlage en voor de strekking van dit Voorschrift, te zijn goedgekeurd door de Regeringen van de Staten die Partij zijn bij dit Protocol, en waarin deze havens en ligplaatsen zijn gelegen; en

(d) op het Internationaal Certificaat ter Voorkoming van Verontreiniging door Olie dient te worden aangetekend dat het olietankschip uitsluitend wordt gebezigd voor die bepaalde reizen.

3. Elk olietankschip ingezet op bepaalde reizen moet zijn voorzien van een Aanvulling op het Oliejournaal genoemd in Voorschrift 20 van deze Bijlage, en zoals dat wordt beschreven in Aanvulling 3 op Aanhangel III van deze Bijlage. De Aanvulling moet blijvend bevestigd zijn aan het Oliejournaal.

Voorschrift 13 D

Bestaande Olietankschepen met speciale Ballast Voorzieningen

1. Wanneer een bestaand olietankschip zodanig is gebouwd of op een zodanige manier wordt gebruikt dat te allen tijde is voldaan aan de vereisten van minimum diepgang en trim zoals gegeven in Voorschrift 13 (2) van deze Bijlage zonder dat ballastwater gebruikt behoeft te worden, wordt de tanker geacht te voldoen aan de eisen betreffende gescheiden ballasttanks genoemd in Voorschrift 13 (7) van deze Bijlage, mits aan alle navolgende voorwaarden is voldaan:

(a) de werkwijze en ballastvoorzieningen dienen te zijn goedgekeurd door de Administratie;

(b) tussen de Administratie en de Regeringen van Havenstaten die Partij zijn bij dit Protocol moet overeenstemming zijn bereikt betreffende de vereisten aangaande de diepgang en de trim die door de werkwijze worden verkregen;

(c) op het Internationaal Certificaat ter Voorkoming van Verontreiniging door Olie moet zijn aangetekend dat het olietankschip met speciale ballastvoorzieningen vaart.

2. Ballastwater dient in geen geval in olietanks te worden vervoerd, behalve tijdens de zelden voorkomende reizen waarbij de weersomstandigheden dermate slecht zijn dat, naar het oordeel van de kapitein, de veiligheid van het schip vereist dat er extra ballastwater in ladingtanks wordt vervoerd. Dit extra ballastwater dient te worden behandeld en geloosd volgens het bepaalde in Voorschrift 9 van deze Bijlage en overeenkomstig de vereisten van Voorschrift 15 van deze Bijlage, en er dient aantekening van te worden gehouden in het Oliejournaal zoals bedoeld in Voorschrift 20 van deze Bijlage.

3. Een Administratie die een aantekening op een certificaat maakt overeenkomstig sub-lid (1) (c) van dit Voorschrift dient de bijzon-

derheden daarvan mee te delen aan de Organisatie ter verspreiding onder de Partijen bij dit Protocol.

Voorschrift 13 E

Beschermende plaatsing van gescheiden ballastruimten

1. Op elk nieuw ruwe olietankschip met een draagvermogen van 20.000 ton en meer en op elk nieuw produktentankschip met een draagvermogen van 30.000 ton en meer dienen de binnen het ladingtankedeelte aangebrachte gescheiden ballasttanks, van de vereiste inhoud die noodzakelijk is teneinde te kunnen voldoen aan de eisen van Voorschrift 13 van deze Bijlage, te zijn geplaatst in overeenstemming met het bepaalde in het tweede, derde en vierde lid van dit Voorschrift teneinde een zekere mate van bescherming te bieden tegen het uitstromen van olie ingeval van strandings- of aanvaring.

2. Gescheiden ballasttanks en ruimten binnen het ladingtankedeelte (Lt), geen olietanks zijnde, dienen zodanig te zijn geplaatst dat aan de volgende eisen wordt voldaan:

$$\sum PA_c + \sum PA_s \geq J[L_t(B + 2D)]$$

waarin:

PA_c = voor elke gescheiden ballasttank of ruimte, geen olietank zijnde: de verticale projectie van het oppervlak van de zijbeplating van de huid, gemeten naar de mal in m^2 ,

PA_s = voor elke zodanige tank of ruimte: de horizontale projectie van het oppervlak van de vlakbeplating van de huid, gemeten naar de mal in m^2 ,

L_t = lengte tussen het voorste en achterste begrenzings-schot van de ladingtanks in m,

B = grootste breedte van het schip in m, zoals omschreven in het eenentwintigste lid van Voorschrift 1 van deze Bijlage,

D = holte naar de mal, verticaal gemeten van de bovenkant van de kiel tot de bovenkant van de balken van het vrijboorddek in de zijde in m. Bij schepen waar de overgang van de huidbeplating naar de dekbeplating als een rondgezette plaat is uitgevoerd, moet de holte naar de mal gemeten worden tot het snijpunt van de doorgestrookte lijn van de bovenkant der balken met de doorgestrookte lijn van de buitenkant der spanten.

J = 0,45 voor olietankschepen met een draagvermogen van 20.000 ton; 0,30 voor olietankschepen met een draagvermogen van 200.000 ton en meer, behoudens het gestelde in het derde lid van dit Voorschrift. Voor tussengelegen waarden van het draagvermogen moet de waarde van „J” door lineaire interpolatie worden bepaald.

Waar in dit Voorschrift de in dit lid vermelde symbolen voorkomen hebben zij de betekenis zoals omschreven in dit lid.

3. Voor olietankschepen met een draagvermogen van 200.000 ton en meer mag de waarde van „J” als volgt worden vermindert:

$$J \text{ red} = \left[J - \left(a - \frac{O_c + O_s}{4 O_A} \right) \right] \text{ of } 0,2, \text{ welke van deze waarden het grootste is,}$$

waarin:

a = 0,25 voor olietankschepen met een draagvermogen van 200.000 ton

a = 0,40 voor olietankschepen met een draagvermogen van 300.000 ton

a = 0,50 voor olietankschepen met een draagvermogen van 420.000 ton en meer.

Voor tussengelegen waarden van het draagvermogen moet de waarde van „a” door lineaire interpolatie worden bepaald.

O_c = als omschreven in Voorschrift 23 (1) (a) van deze Bijlage

O_s = als omschreven in Voorschrift 23 (1) (b) van deze Bijlage

O_A = de toelaatbare hoeveelheid uitgestroomde olie zoals voorgeschreven in Voorschrift 24 (2) van deze Bijlage.

4. Bij de vaststelling van de waarden van PA_c en PA_s voor gescheiden ballastanks en -ruimten, geen olietanks zijnde, is het volgende van toepassing:

(a) De kleinste breedte van elke zijtank of ruimte die zich over de volle hoogte van de scheepszijde, dan wel van het dek tot de bovenzijde van de dubbele bodem uitstrekt, mag niet minder zijn dan 2 m. De breedte dient binnenboord te worden gemeten vanaf de scheepshuid loodrecht op het vlak van kiel en stevens.

Indien de aanwezige breedte geringer is mag de betreffende zijtank of ruimte bij de berekening van het bescherming biedende oppervlak „ PA_c ” niet in rekening worden gebracht; en

(b) De kleinste hoogte van elke dubbele bodemtank of ruimte moet gelijk zijn aan $B/15$ of 2 m, welke van deze waarden de kleinste is. Indien de aanwezige hoogte geringer is mag de betreffende (dubbele) bodemtank of ruimte bij de berekening van het bescherming biedende oppervlak „ PA_s ” niet in rekening worden gebracht.

De kleinste breedte en hoogte van zijtanks en dubbele bodemtanks dient te worden gemeten buiten het kimoppervlak; de kleinste breedte moet, indien bij de overgang van huidbeplating naar dekbeplating een rondgezette plaat wordt toegepast, worden gemeten buiten het door deze rondgezette plaat gevormde oppervlak.

Voorschrift 15

In de bestaande tekst van dit Voorschrift dient de verwijzing naar „(1973)” met betrekking tot het Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging door Olie, te vervallen.

Voorschriften 16 en 17 – Geen wijziging

Voorschrift 18

*Inrichtingen aan boord van olietankschepen voor pompen,
pijpleidingen en lozen*

Leden 1 tot en met 4 – Geen wijziging.

De volgende leden worden toegevoegd aan de bestaande tekst:

5. Elk nieuw olietankschip dat moet zijn voorzien van gescheiden ballasttanks, of zijn uitgerust met een systeem voor het wassen met ruwe olie, dient te voldoen aan de navolgende vereisten:

(a) het schip moet zijn uitgerust met olieleidingen die zodanig zijn ontworpen en aangebracht dat het achterblijven van olie in de leidingen tot een minimum wordt teruggebracht; en

(b) voorzieningen dienen te zijn getroffen teneinde alle ladingpompen en alle ladingleidingen waar nodig na afloop van de lossing leeg te trekken door een stripping aansluiting. Het moet mogelijk zijn de stripping opbrengst zowel naar de wal als naar een ladingtank of sloptank over te brengen. Voor lossing naar de wal moet een aparte leiding met een kleine diameter zijn aangebracht die is verbonden aan de walzijde van de afsluiters in het scheepsmanifold.

6. Elk bestaand olietankschip dat moet zijn voorzien van gescheiden ballasttanks, of moet zijn uitgerust met een systeem voor het wassen met ruwe olie, of aangewezen schone ballasttanks toepast moet voldoen aan de bepalingen onder b van het vijfde lid van dit Voorschrift.

Voorschrift 19 – Geen wijziging

Voorschrift 20

In de bestaande tekst van dit Voorschrift dient de verwijzing naar „(1973)” met betrekking tot het Internationaal Certificaat van Voorkoming van Verontreiniging door Olie, te vervallen.

Voorschriften 21 tot en met 25 – Geen wijziging

Bijlage I – LIJST VAN OLIESOORTEN

Geen wijziging

Aanhangsel II – MODEL VAN HET CERTIFICAAT

Het bestaande Model van het Certificaat wordt vervangen door het navolgende Model:

**INTERNATIONAAL CERTIFICAAT VAN VOORKOMING
VAN VERONTREINIGING DOOR OLIE**

Uitgereikt krachtens de bepalingen van het Protocol van 1978 behorende bij het Internationaal Verdrag ter Voorkoming van Verontreiniging door Schepen (1973), namens de Regering van

.....
(volledige vermelding van het betrokken land)

door

*(volledige vermelding van de persoon of instantie
terzake bevoegd ingevolge de bepalingen van het
Internationaal Verdrag ter Voorkoming van Verontreiniging door Schepen (1973))*

Naam van het schip	Onderscheidingsnummer of -letter	Haven van Registratie	Bruto-inhoud in registertonnen

Type van het schip:

Tankschip voor ruwe olie *

Produkten Tankschip *

Ruwe Olie/Produkten Tankschip *

Schip, geen olietankschip zijnde, met ladingtanks vallend onder Voorschrift 2, (2) van Bijlage I bij dit Protocol *

Ander schip dan bovengenoemd *

Datum van het contract voor de bouw of voor een belangrijke verbouwing:

Datum van kiellegging of waarop de bouw zich in een soortgelijk stadium bevond, of waarop een belangrijke verbouwing werd aangevangen:

Datum van oplevering, of voltooiing van een belangrijke verbouwing:

* Doorhalen wat niet van toepassing is.

DEEL A – ALLE SCHEPEN

Het schip is uitgerust met:

voor schepen met een bruto-tonnage van 400 ton en meer:

- (a) apparatuur voor olie-waterafscheiding * (met vermogen tot produceren van te lozen vloeistof met een oliegehalte van niet hoger dan 100 delen per miljoen) of
- (b) een oliefiltersysteem * (met vermogen tot produceren van te lozen vloeistof met een oliegehalte niet hoger dan 100 delen per miljoen)

voor schepen met een bruto-tonnage van 10.000 ton en meer:

- (c) een systeem voor het bewaken en regelen van olielozing * (naast de apparatuur sub (a) of (b) hierboven) of
- (d) apparatuur voor olie-waterafscheiding en een oliefiltersysteem * (met vermogen tot produceren van te lozen vloeistof met een oliegehalte niet hoger dan 15 delen per miljoen) in plaats van de apparatuur bedoeld sub (a) of (b).

Bijzonderheden omtrent de bepalingen waarvan vrijstelling is verleend zoals bedoeld in Voorschrift 2, (2), en Voorschrift 2, (4), onder (a) van Bijlage I bij dit Protocol.

.....

.....

Opmerkingen:

* Doorhalen wat niet van toepassing is.

Aantekening voor bestaande schepen *

Ondergetekende verklaart dat de uitrusting van dit schip thans voldoet aan de voorschriften van het Protocol van 1978 behorend bij het Internationaal Verdrag ter Voorkoming van Verontreiniging door Olie, 1973, geldend voor bestaande schepen **

Getekend
(Handtekening van de bevoegde ambtenaar)

Plaats van aantekening

Datum van aantekening

(Zegel of stempel van de Autoriteit)

* Deze aantekening behoeft slechts te worden aangetekend op het eerste Certificaat dat aan een schip wordt uitgereikt.

** De tijdsduur na de datum van inwerkingtreding van dit Protocol waarbinnen apparatuur voor olie-waterafscheiding, een systeem voor het regelen van olielozing, een oliefiltersysteem en/of sloptankvoorzieningen moeten zijn aangebracht is aangegeven in Voorschrift 13 A (3), 15 (1) en 16 (4) van dit Protocol.

DEEL B – OLIETANKSCHEPEN *

Laadvermogen van het schip (m ³)	Draagvermogen van het schip (tonnen van 1000 kg)	Lengte van het schip (m)

Hierbij wordt verklaard dat dit schip is gebouwd, uitgerust en dient te worden gebruikt in overeenstemming met het navolgende:

1. Dit schip:

- (a) moet zijn gebouwd in overeenstemming met en voldoet aan **
- (b) behoeft niet te zijn gebouwd in overeenstemming met **
- (c) behoeft niet te zijn gebouwd in overeenstemming met, doch voldoet aan **

het bepaalde in Voorschrift 24 van Bijlage I van dit Protocol.

2. Dit schip:

- (a) moet zijn gebouwd in overeenstemming met en voldoet aan **
- (b) behoeft niet te zijn gebouwd in overeenstemming met **

het bepaalde in Voorschrift 13 E van Bijlage I van dit Protocol.

3. Dit schip:

- (a) moet zijn voorzien van gescheiden ballasttanks in overeenstemming met en voldoet aan **
- (b) behoeft niet te zijn voorzien van gescheiden ballasttanks in overeenstemming met **
- (c) behoeft niet te zijn voorzien van gescheiden ballasttanks in overeenstemming met, doch voldoet aan **

* Dit deel dient te worden ingevuld voor olietankschepen, daaronder tevens begrepen schepen ingericht voor afwisselend vervoer van aardolie en stortladingen; de van toepassing zijnde rubrieken dienen te worden ingevuld voor schepen, geen olietankschepen zijnde, die zijn gebouwd en worden gebruikt voor het vervoeren van olie in bulk met een totale capaciteit van 200 m³ of meer.

** Doorhalen wat niet van toepassing is.

(d) is in overeenstemming met Voorschrift 13 C of 13 D van Bijlage I van dit Protocol, en zoals nader vermeld in Deel C van dit Certificaat, vrijgesteld van *

het vereiste in Voorschrift 13 van Bijlage I van dit Protocol.

(e) is uitgerust met een systeem om tanks schoon te maken waarbij met ruwe olie wordt gewassen overeenkomstig het bepaalde in Voorschrift 13 B van Bijlage I van dit Protocol in plaats van te zijn uitgerust met gescheiden ballasttanks *

(f) is uitgerust met aangewezen schone ballasttanks overeenkomstig het bepaalde in Voorschrift 13 A van Bijlage I van dit Protocol in plaats van te zijn uitgerust met hetzij gescheiden ballasttanks hetzij een systeem om tanks schoon te maken waarbij met ruwe olie wordt gewassen *

4. Dit schip:

(a) moet zijn uitgerust met een systeem om aangewezen tanks schoon te maken waarbij met ruwe olie wordt gewassen, in overeenstemming met en voldoet aan *

(b) hoeft niet te zijn uitgerust met een systeem om tanks schoon te maken waarbij met ruwe olie wordt gewassen in overeenstemming met *

de vereisten in het zesde lid van Voorschrift 13 van Bijlage I van dit Protocol.

Gescheiden Ballasttanks **

De gescheiden ballasttanks zijn als volgt verdeeld:

Tank	Inhoud (m ³)	Tank	Inhoud (m ³)

* Doorhalen wat niet van toepassing is.

** Doorhalen indien rubriek niet van toepassing is.

Aangewezen Schone Ballasttanks *

Dit schip gebruikt aangewezen schone ballasttanks tot
(datum)

in overeenstemming met de bepalingen van Voorschrift 13 A van Bijlage I van dit Protocol.

De navolgende tanks zijn aangewezen als schone ballasttanks:

Tank	Inhoud (m ³)	Tank	Inhoud (m ³)

Handboek *

Hierbij wordt verklaard dat aan dit schip is uitgereikt:

- (a) een geldig aangewezen Schoon Ballast Tank Handboek in overeenstemming met Voorschrift 13 A van Bijlage I van dit Protocol **
- (b) een geldig Handboek betreffende de Werkwijze en Uitrusting bij het Wassen met Ruwe Olie in overeenstemming met Voorschrift 13 B van Bijlage I van dit Protocol **

Waarmerking van het geldige Handboek

Getekend
(Handtekening van bevoegde ambtenaar)

Plaats

Datum

(Zegel of stempel van de Autoriteit)

Waarmerking van het geldige Handboek

Getekend
(Handtekening van bevoegde ambtenaar)

Plaats

Datum

(Zegel of stempel van de Autoriteit)

* Doorhalen indien rubriek niet van toepassing is.

** Doorhalen wat niet van toepassing is.

DEEL C – VRIJSTELLINGEN *

Hierbij wordt verklaard dat dit schip:

- (a) uitsluitend wordt gebruikt voor reizen tussen
 en, in overeenstemming met Voorschrift
 13 C van Bijlage I van dit Protocol **; of
- (b) vaart met speciale ballast, in overeenstemming met Voorschrift
 13 D van Bijlage I van dit Protocol **

en dientengevolge is vrijgesteld van het bepaalde in Voorschrift 13
 van Bijlage I van dit Protocol.

Getekend
 (*Handtekening van bevoegde ambtenaar*)

Plaats

Datum

(*Zegel of stempel van de Autoriteit*)

Hierbij wordt verklaard:

dat het schip is onderzocht in overeenstemming met het bepaalde
 van Voorschrift 4 van Bijlage I van het Protocol van 1978 behorende
 bij het Internationaal Verdrag ter Voorkoming van Verontreiniging
 door Schepen, 1973, met betrekking tot het voorkomen van olie-
 verontreiniging; en

dat uit het onderzoek is gebleken dat de bouw, uitrustingsystemen,
 installaties, voorzieningen en materialen van het schip en de staat
 van onderhoud in alle opzichten voldoende is, alsmede dat het schip
 voldoet aan de van toepassing zijnde voorschriften van Bijlage I van
 vornoemd Protocol.

Dit Certificaat blijft geldig tot onder
 voorbehoud van tussentijds (e) onderzoek (en) met tussenpozen van

Uitgereikt te

(*Plaats van uitgifte van Certificaat*)

19.....

(*Handtekening van bevoegde ambtenaar*)

(*Zegel of stempel van de Autoriteit*)

* Doorhalen indien rubriek niet van toepassing is.

** Doorhalen wat niet van toepassing is.

Tussentijds onderzoek

Hierbij wordt verklaard dat bij een tussentijds onderzoek zoals omschreven in Voorschrift 4 (1) (c) van Bijlage I van het Protocol van 1978 behorend bij het Internationaal Verdrag ter Voorkoming van Verontreiniging door Schepen, 1973, werd geconstateerd dat dit schip en de staat van onderhoud ervan voldoen aan de van toepassing zijnde bepalingen van dat Protocol.

Getekend
(Handtekening van de bevoegde ambtenaar)

Plaats

Datum

Het volgend tussentijds onderzoek moet worden
gehouden

(Zegel of stempel van de Autoriteit)

Getekend
(Handtekening van de bevoegde ambtenaar)

Plaats

Datum

Het volgend tussentijds onderzoek moet worden
gehouden

(Zegel of stempel van de Autoriteit)

Getekend
(Handtekening van de bevoegde ambtenaar)

Plaats

Datum

Het volgend tussentijds onderzoek moet worden
gehouden

(Zegel of stempel van de Autoriteit)

Getekend
(Handtekening van de bevoegde ambtenaar)

Plaats

Datum

(Zegel of stempel van de Autoriteit)

Aanhangsel III**MODEL VAN HET OLIEJOURNAAL**

De navolgende modellen van Aanvullingen op het Oliejournaal worden aan het bestaande model toegevoegd:

Aanvulling 1

**MODEL VAN DE AANVULLING OP HET OLIEJOURNAAL
VOOR OLIE TANKSCHEPEN UITGERUST MET
AANGEWEZEN SCHONE BALLASTTANKS ***

Naam van het schip

Onderscheidingsnummer of letters

Totaal laadvermogen kubieke meters

Totale aangewezen schone ballast
capaciteit kubieke meters

De navolgende tanks zijn aangewezen als schone ballasttanks

Tank	Inhoud (m ³)	Tank	Inhoud (m ³)

NOOT: De tijdvakken genoemd in deze aanvulling moeten overeenstemmen met de tijdvakken genoemd in het Oliejournaal.

* Deze Aanvulling behoort te worden gehecht aan het Oliejournaal van olietankschepen die zijn uitgerust met aangewezen schone ballasttanks in overeenstemming met Voorschrift 13 A van Bijlage I van het Protocol van 1978, behorend bij het Internationaal Verdrag ter Voorkoming van Verontreiniging door Schepen, 1973. De overige vereiste gegevens dienen in het Oliejournaal te worden vermeld.

A. Ballasten van aangewezen schone ballasttanks

101.	Aanduiding van geballaste tank (s)			
102.	Datum en bestek van het schip bij het innemen van water bestemd voor spoelen, of havenballast, in de aangewezen schone ballast-tank (s)			
103.	Datum en bestek van het schip tijdens het spoelen van pompen en leidingen naar de sloptank			
104.	Datum en bestek van het schip tijdens het innemen van aanvullend ballastwater in de aangewezen schone ballast-tank (s)			
105.	Datum, tijd en bestek van het schip bij het sluiten van (a) afsluiters naar sloptank (b) afsluiters naar ladingtanks (c) andere afsluiters van invloed op het schone ballast systeem			
106.	Ingenomen hoeveelheid schone ballast			

De ondergetekende verklaart dat, in aanvulling op het bovenstaande, alle zeeafsluiters, aansluiting van ladingtanks en leidingen en verbindingen tussen tanks werden afgesloten na de beëindiging van het ballasten van de schone ballasttanks.

Datum van aantekening

Verantwoordelijke officier

Kapitein

B. Uitpompen van schone ballast

107.	Aanduiding van tank (s)			
108.	Datum, tijd en bestek bij aanvang van het uitpompen van schone ballast (a) in zee, of (b) naar een ontvangst- installatie			
109.	Datum, tijd en bestek aan het eind van het uitpompen			
110.	Hoeveelheid uitgepompt (a) in zee of (b) naar de ontvangstinstallatie			
111.	Werd het ballastwater gecon- troleerd op olieverontreiniging vóór uitpompen?			
112.	Werd het uitpompen bewaakt door een oliegehaltemeter?			
113.	Was er enige aanwijzing van olieverontreiniging van het ballastwater vóór of geduren- de het uitpompen?			
114.	Datum en bestek van het schip tijdens het spoelen van de pompen en leidingen na het laden			
115.	Datum, tijd en bestek van het schip bij het sluiten van (a) afsluiters naar sloptank (b) afsluiters naar lading- tanks (c) andere afsluiters van invloed op het schone ballaststelsel			
116.	Hoeveelheid verontreinigd water overgebracht naar slop- tank (s). (aanduiding van sloptank (s))			

De ondergetekende verklaart dat, in aanvulling op het bovenstaande, alle zeeafsluiters, alle afsluiters van leidingen die overboord lozen, aansluitingen van ladingtanks en leidingen en verbindingen tussen tanks waren afgesloten na het beëindigen van het uitpompen van schone ballast en dat de pomp en leidingen bestemd voor schone ballast operaties behoorlijk schoongemaakt waren na beëindiging van het uitpompen van de schone ballast.

Datum van aantekening

Verantwoordelijke officier

Kapitein

Aanvulling 2

MODEL VAN DE AANVULLING OP HET OLIEJOURNAAL VOOR RUWE OLIE TANKSCHEPEN DIE ZIJN VOORZIEN VAN EEN SYSTEEM VOOR HET WASSEN VAN TANKS MET RUWE OLIE *

Naam van het schip

Onderscheidingsnummer of letters

Totaal laadvermogen kubieke meters

Reis van naar
(haven(s)) (datum) (haven(s)) (datum)

NOTEN: De tijdvakken genoemd in deze aanvulling moeten overeenstemmen met de tijdvakken genoemd in het Oliejournaal.

De ladingtanks die met ruwe olie worden gewassen, moeten die tanks zijn die staan vermeld in het Handboek vereist ingevolge Voorschrift 13 B, 5 (a), van dit Protocol. Voor iedere gewassen of met water gespoelde tank dient een aparte kolom te worden gebruikt.

* Deze aanvulling behoort te worden gehecht aan het Oliejournaal van ruwe olie tankschepen die een ladingtank schoonmaakmethode toepassen waarbij met ruwe olie wordt gewassen, in overeenstemming met Voorschrift 13 B van Bijlage I van het Protocol van 1978 behorend bij het Internationaal Verdrag ter Voorkoming van Verontreiniging door Schepen, 1973. Bijzonderheden betreffende het ballasten en ontballasten en de overige vereiste gegevens dienen in het Oliejournaal te worden vermeld.

A. Wassen met ruwe olie

201.	Datum en haven waar het wassen met ruwe olie werd uitgevoerd, of indien het plaatsvond tussen twee loshavens, het bestek van het schip				
202.	Aanduiding van de gewassen tank (s) (zie Noot 1)				
203.	Aantal gebruikte machines				
204.	Aanvang wassen (a) datum en tijd (b) ullage				
205.	Gevolgd waspatroon (zie Noot 2)				
206.	Druk in de wasleiding				
207.	Beëindiging of het stoppen met wassen (a) datum en tijd (b) ullage				
208.	Opmerkingen				

De tanks zijn gewassen in overeenstemming met de programma's zoals vermeld in het Handboek (zie Noot 3) en na beëindiging droog bevonden.

Datum van aantekening

Verantwoordelijke officier

Kapitein

Noot 1 Wanneer niet tegelijkertijd met alle in de tank aangebrachte machines kan worden gewerkt, zoals beschreven in het Handboek, dient de sectie welke wordt gewassen te worden aangeduid, bijv. no. 2 midden, voorste sectie.

- Noot 2 Overeenkomstig het gestelde in het Handboek dient te worden aangegeven of een enkelvoudig of meervoudig wasprogramma wordt toegepast. Indien een meervoudig wasprogramma wordt toegepast dient de verticale hoek waarop de machines zijn ingesteld, en het aantal malen dat deze hoek bestreken wordt, voor het betreffende onderdeel van het programma te worden aangegeven.
- Noot 3 Wanneer de programma's zoals vermeld in het Handboek niet worden uitgevoerd, moeten de bijzonderheden worden aangetekend onder Opmerkingen.

B. Het met water wassen of spoelen van de tankbodems

209.	Datum en bestek van het schip tijdens het wassen of spoelen			
210.	Aanduiding van tank (s) en datum			
211.	Hoeveelheid gebruikt water			
212.	Overgebracht naar: (a) ontvangstinstallaties (b) sloptank (s) (aanduiding van sloptank (s))			

Datum van aantekening

Verantwoordelijke officier

Kapitein

Aanvulling 3

**MODEL VAN DE AANVULLING OP HET OLIEJOURNAAL
VOOR OLJETANKSCHEPEN UITSLUITEND INGEZET OP
BIJZONDERE REIZEN ***

Naam van het schip

Onderscheidingsnummer of letters

Totaal laadvermogen kubieke meters

Totale ballastcapaciteit vereist ingevolge het bepaalde in het tweede en derde lid van Voorschrift 13 van Bijlage I van dit Protocol

Reizen van naar
(haven(s)) (haven(s))

NOOT: De tijdvakken genoemd in deze aanvulling moeten overeenstemmen met de tijdvakken genoemd in het Oliejournaal.

A. Innemen van ballastwater

301.	Aanduiding van geballaste tank (s)			
302.	Datum en bestek tijdens het ballasten			
303.	Totale hoeveelheid ballastwater in kubieke meters			
304.	Wijze van berekening van de hoeveelheid ballast			
305.	Opmerkingen			
306.	Datum en handtekening van de verantwoordelijke officier			
307.	Datum en handtekening van de kapitein			

* Deze aanvulling behoort te worden gehecht aan het Oliejournaal van olietankschepen ingezet op bijzondere reizen overeenkomstig Voorschrift 13 C van Bijlage I van het Protocol van 1978 behorend bij het Internationaal Verdrag ter Voorkoming van Verontreiniging door Schepen, 1973, en dient ter vervanging van de Secties (d), (f), (g) en (i) van het Oliejournaal. De overige vereiste gegevens dienen in het Oliejournaal te worden aangekend.

B. Herverdeling van het ballastwater over het schip

308.	Reden van de herverdeling			
309.	Datum en handtekening van de verantwoordelijke officier			
310.	Datum en handtekening van de kapitein			

C. Lozen van ballastwater naar de ontvangstinstallatie

311.	Datum en haven (s) waar het ballastwater is geloosd			
312.	Naam of aanduiding van de ontvangstinstallatie			
313.	Totale hoeveelheid geloosd ballastwater in kubieke meters			
314.	Wijze van berekening van de hoeveelheid ballast			
315.	Datum en handtekening van de verantwoordelijke officier			
316.	Datum en handtekening van de kapitein			
317.	Datum, handtekening en stempel van de haven-autoriteit			

Bijlage II

**VOORSCHRIFTEN VOOR HET BEHEERSEN VAN
VAN VERONTREINIGING DOOR SCHADELIJKE
VLOEISTOFFEN IN BULK**

Geen wijziging

Bijlage III

**VOORSCHRIFTEN TER VOORKOMING VAN
VERONTREINIGING DOOR SCHADELIJKE STOFFEN DIE
OP ZEE WORDEN VERVOERD IN VERPAKTE VORM, OF IN
VRACHTCONTAINERS, LOSSE TANKS OF IN TANKWAGENS
VOOR WEG- EN SPOORWEGVERVOER**

Geen wijziging

Bijlage IV

**VOORSCHRIFTEN TER VOORKOMING VAN
VERONTREINIGING DOOR SANITAIR AFVAL VAN
SCHEPEN**

Geen wijziging

Bijlage V

**VOORSCHRIFTEN TER VOORKOMING VAN
VERONTREINIGING DOOR VUILNIS VAN SCHEPEN**

Geen wijziging

D. PARLEMENT

Het Protocol, met Bijlage, behoeft ingevolge artikel 60, tweede lid, van de Grondwet de goedkeuring der Staten-Generaal alvorens te kunnen worden bekrachtigd, aanvaard of goedgekeurd.

E. BEKRACHTIGING

Bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring is voorzien in artikel IV van het Protocol.

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van het Protocol, met Bijlage, zullen ingevolge artikel V, eerste lid, in werking treden twaalf maanden na de datum waarop niet minder dan vijftien Staten waarvan de koopvaardijvloten te zamen ten minste vijftig procent vormen van de bruto tonnage van de wereldkoopvaardijvloot, Partij bij dit Protocol zijn geworden overeenkomstig artikel IV.

J. GEGEVENS

Het onderhavige Protocol is tot stand gekomen tijdens een door de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie bijeengeroepen Internationale Conferentie inzake tankerveiligheid en voorkoming van verontreiniging, welke Conferentie van 6 tot 17 februari 1978 te Londen werd gehouden.

De Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie is opgericht bij een op 6 maart 1948 te Genève totstandgekomen Verdrag, waarvan de tekst is geplaatst in *Stb.* J 93; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1978, 63.

Van het op 2 november 1973 te Londen totstandgekomen Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, met Protocollen en bijlagen, waarop dit Protocol een aanvulling is, is de tekst geplaatst in *Trb.* 1975, 147; voor de vertaling zie *Trb.* 1978, 187.

Van het op 26 juni 1945 te San Francisco totstandgekomen Handvest der Verenigde Naties, naar welk Handvest in artikel VIII, derde lid, van het Protocol wordt verwezen, zijn tekst en vertaling geplaatst in *Stb.* F 321; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1973, 156.

Uitgegeven de negenentwintigste december 1978.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
C. A. VAN DER KLAUW